recíproca entre la ciudad y el campo, la cual no sería arrollada por el crecimiento ulterior de la población (Mumford, 1925, 1938; MacKaye, 1928; Stein, 1951).

Con este informe sobre los problemas que suscita hoy día la historia natural de la urbanización, nuestra reflexión llega a su término. Las fuerzas ciegas de la urbanización. que flotan a lo largo de líneas de mínima resistencia, muestran pocas aptitudes para la creación de un modelo industrial y urbano que sea estable, sostenible y renovador por sí mismo. Por el contrario, en tanto que la congestión se acrecienta y la expansión aumenta, ambos, el paisaje urbano y el rural se enfrentan al destrozo y a la degradación; mientras, sucesivas inversiones poco provechosas para solucionar la congestión, como por ejemplo, la construcción de autopistas y de pantanos cada vez más distantes, incrementan la carga económica y sirven únicamente para promover más aún los desastres y los desórdenes que se pretendían paliar en un principio. A pesar de lo difícil que resulta subsanar procedimientos erróneos que ofrecen respuestas temporales e inmediatas compensas económicas -a menudo excesivas- en este momento tenemos en perspectiva alternativas concretas que ya existen en Inglaterra y que se han establecido, parcialmente, de manera diferente por las autoridades regionales de planificación en la región alemana de Ruhr Valley, una zona altamente urbanizada. Con estos ejemplos ante nosotros, se nos presenta, de momento, una meta en la tarea relacionada con el futuro de la urbanización: el restablecimiento, en una unidad más compleja, del equilibrio ecológico que prevaleció, originariamente, entre la ciudad y el campo en los estadios primitivos de la urbanización, junto al uso extensivo de los avanzados recursos que nos ofrecen las ciencias y la tecnología más modernas. Ni la aniquilación del paisaje, ni la desaparición de las ciudades deben ser el estadio final de la urbanización. Antes bien, se antepone el equilibrio previsor y prudente de los habitantes de las ciudades, así como el cuidado de los recursos regionales con el fin de mantener un alto nivel de desarrollo de todos los elementos necesarios para la vida en común, tanto los sociales y económicos como los agrícolas.

CONTRA EL URBANISMO

Apuntes sobre las ciudades como espacio de dominación.

Bioregión Valle Maipo, 2011
Editorial Germinal * Colección Deconstruir
Ed.germinal@gmail.com
www. flickr.com/germinal_

Editorial Germinal en una iniciativa de propaganda, cuyo propósito es aportar a la difusión y desarrollo de ideas que contribuyan a superar la moral impuesta por el poder, anteponiendo los valores de la solidaridad, el apoyo mutuo y la negación de la autoridad como herramientas para la construcción de comunidades en armonía con su entorno, sustentables y libre de explotación.
Como anarquistas tomamos una posición ecológica y antiespecista de pensar la realidad; sembrando sus ideas y promoviendo su análisis critico, aportando siempre al debate fraterno de las diversas luchas que como oprimidos/as levantamos hacia nuestra emancipación.
Es entonces en este proyecto donde ponemos en marcha dichas ideas, asumiendo desde la práctica relaciones y actitudes que rompan con las lógicas de la mercancía y el poder, aportando desde este espacio a germinar los caminos para la anarquía…

Índice:

- *Prólogo……..……Pág. 3*
- *La evolución de las ciudades / Elisée Reclús……..…..Pág. 5*
- *Urbanización y Destrucción / Miguel Amorós……..….Pág. 31*
- *La urbe totalitaria / Miguel Amorós……..Pág. 39*
- *Historia natural de la urbanización / Lewis Mumford…….Pág. 50*

Apoyamos la reproducción parcial o total de esta obra bajo cualquier medio,
con fines de difusión y propaganda y sin pretensiones de lucro.
La propiedad es un Robo, Copia y Pasa.

rodeadas de reservas rurales permanentes actúa con un mínimo de daños sobre el tejido básico ecológico. Hasta el punto de que su baja densidad residencial, de unas doce a catorce casas por acre, proporciona pequeños jardines individuales a cada familia; estas ciudades no sólo mantienen un micro medioambiente equilibrado sino que, además, cultivan productos de jardín cuyo valor es más alto que el que se producía cuando la tierra se utilizaba para granjas o cultivos extensivos (Block, 1954).

En la base del principio de la ciudad jardín, Stein (1951) y otros investigadores han señalado la posibilidad de establecer un nuevo tipo de ciudad que resultara de la integración de un grupo de comunidades en un diseño organizado que tendría las posibilidades de una metrópolis, pero sin su congestión y sin la pérdida de su forma. La base para este tipo de agrupamientos se llevó a cabo en una encuesta que el Estado de Nueva York hizo por encargo de la Comisión de planificación regional y familiar, de la cual el propio Stein era el director. La publicó en 1926 junto a Henry Wright, quien como consejero de planificación señaló que el área de estos asentamientos no era ya el área aglomerada de las terminales metropolitanas de la época de los ferrocarriles, sino que era la promovida por la fuerza eléctrica y la del transporte a motor, los cuales habían abierto un amplio cinturón a cada uno de los lados de las líneas del ferrocarril; ambos, la electricidad y el motor eran favorables, tanto para la industria como para la agricultura como para los asentamientos urbanos. Los suelos más fértiles y los depósitos geológicos más valiosos se encontraban casi enteramente en áreas situadas por debajo de un nivel de dos mil pies; y, mientras se planeaban nuevos asentamientos urbanos, se tenían en cuenta como importantes las reservas de áreas forestales para la recogida de agua y recreo, de materiales de todo tipo y de fuerza eléctrica. En lugar de tratar la ciudad como un elemento intruso en el paisaje que finalmente se vería destrozado o suplantado por el crecimiento de la ciudad, esta nueva propuesta sugería la necesidad de crear un equilibrio permanente entre los espacios rurales y los urbanos. Según concebía Stein, en la ciudad regional, la organización ocuparía el lugar de una pequeña aglomeración y al hacerlo, crearía una relación

método de la colonización que debía respetar el crecimiento ulterior. Howard proponía construir unas comunidades relativamente autosuficientes, equilibradas, sostenidas por una industria local con una población permanente, con una densidad limitada en número de habitantes, en unos terrenos rodeados por extensiones de campo abierto dedicadas a la agricultura, al recreo, y a las ocupaciones rurales. La propuesta de Howard reconocía las bases sociales y biológicas, junto a las presiones psicológicas que subrayan los actuales desplazamientos a las zonas residenciales. Reconocía las necesidades sociales que provocaban un éxodo de las regiones rurales y proponía ciudades de una sola industria en las grandes ciudades. Sin despreciar ciertas ventajas como las actividades concentradas y las instituciones que ofrecía la ciudad, Howard sugería llevar a cabo un matrimonio entre el pueblo y la ciudad. A este nuevo tipo de ciudad la llamó "ciudad jardín", no tanto por sus espacios internos abiertos, que se aproximaban en cierto modo al modelo urbano, sino más bien porque se asentaba en un ambiente rural permanente.

Además de invocar las ideas aristotélicas respecto al equilibrio y a los límites, la mayor contribución de Howard al concebir esta nueva ciudad jardín, consistió en plantear la inclusión de una zona agrícola circundante como parte integral de la forma de la ciudad. Su invención de una muralla horizontal contenedora, llamada cinturón verde, inmune a las construcciones urbanas, fue un artefacto público para limitar aglomeraciones laterales y para mantener el equilibrio entre el espacio rural y el urbano. A lo largo de veinte años, fueron fundadas, experimentalmente, por empresas privadas en Inglaterra, dos comunidades equilibradas de este tipo, como Letchworth (1903) y Welwyn (1919). La solidez del modelo de "ciudad jardín" fue reconocida en el informe Barlow (1940) sobre la descentralización de la industria. Gracias a la Segunda Guerra Mundial se afianzó la idea de construir este tipo de ciudades a gran escala, de sacar la población de los centros urbanos aglomerados. Este dato tuvo como consecuencia el *Tratado de las nuevas ciudades*, de 1947, que apuntaba la creación de una serie de nuevas ciudades, unas catorce en total, en Gran Bretaña. Este modelo abierto de construcción citadina, con una serie de ciudades extendidas por el campo y

A modo de Prologo…

La historia de las ciudades, es la historia de la opresión, el desastre ecológico, la concentración población y del control social.
Desde los primeros asentamientos humanos hasta nuestro días, la ciudades en su constante evolucionar se han desarrollado y han engendrado a este monstruo gris llamado ciudad, donde las escasas posibilidades de vida digna se ven reducidas a miseria, gracias a grandes complejos y edificios, hacinamiento, excesiva contaminación, a crecimiento demográfico desmedido, concentración y sobrepoblación, la depredación de áreas verde que hacen cada día mas dura la vida en la urbe.

Las colosales concentraciones de humanos hacen imposible una vida sustentable, no existen espacios para el cultivo, los cuales se encuentran monopolizados también por la gran industria y los escasos existentes están destinados a la desaparición por culpa de la contaminación y la segregación. Los contrastes socioculturales hacen que la competitividad se vuelva cruel, donde la mano de obra y el desempleo llegan a cifras altísimas sin que decline la migración hacia las grandes metrópolis. La población aun cree en el futuro próspero en la ciudad, en las mejoras que solo se transformas en endeudamiento y stress por los mal diseñados sistemas de transportes y las largas horas de traslado.

Y aunque la acumulación de población siga en aumento, incrementando el hacinamiento, la ciudad aun tiene espacio para los increíbles contraste económicos, donde los/as grades capitalistas residen en los lugares mas acomodados y mas limpios de las ciudades, dejando el centro para la industria y las grandes periferias para los/as explotados/as...

De todos modos, no nos debe extrañar… La ciudad, al igual que las escuelas y cárceles, han sido diseñadas para cumplir esta función, están ideadas desde sus planos para ejercer en ella el control sobre su población, sus calles y su distribución esta ideada para tener vista de todo lo que en ella pasa y quienes la vigilan han sido desde hace siglos los/as mismos/as…

(Germinal)

Nueva York y Filadelfia, que son las ciudades que más rápidamente coinciden en una aglomeración residencial única, a lo largo de la línea de carreteras y ferrocarriles, así como la zona de New Jersey que compite junto a las anteriores por las mismas fuentes en lo que respecta al abastecimiento de agua, de la misma manera que Los Ángeles compite con todo el estado de Arizona. De modo que, si bien la tecnología más moderna ha solventado las presiones impuestas por un abastecimiento de agua puramente local, la masificación de poblaciones exige que se ponga un límite definitivo a las posibilidades de una urbanización más amplia, aparte de los costes, que son excesivos ya que aumentan notablemente en tanto que aumentan la distancias. De ahí que los recursos acuíferos puedan limitar la presente distribución poblacional, mucho antes que los recursos alimenticios conduzcan al final del crecimiento de la urbanización..

Esta situación sugiere un nuevo acercamiento al problema de los asentamientos urbanos. Una vez que se han desechado los controles naturales y las limitaciones más elementales, el hombre moderno debe sustituirlas con controles humanos que, por lo menos, sean tan eficaces como aquellos. Aunque he dejado propuestas alternativas dejen para un capítulo del volumen que corresponde a la urbanización del futuro, un acercamiento nuevo al tema tiene cincuenta años de experiencia que lo sostienen y podría ser perfectamente adoptado como titular de la historia de la urbanización. En las últimas décadas del siglo diecinueve, surgieron dos proyectos en relación con las necesidades, ya visibles para entonces, de conseguir un equilibrio diferente entre las ciudades, las industrias y las regiones naturales de aquel que había sido creado, bien por la vieja economía rural (la economía rural libre), o bien por la nueva economía metropolitana. La primera de estas sugerencias se debió al geógrafo Peter Kropotkin. Su libro *Campos, fábricas y talleres* (1899), trataba de la alteración en distintos niveles de las empresas técnicamente eficientes, alteración que se hacía posible gracias a la invención del motor eléctrico. El otro libro *Mañana*, publicado en 1898 por Howard, recogía una propuesta para contrarrestar la centralización de las grandes metrópolis con la reintroducción del

Como resultado del incremento de población y de la centralización urbana, se debe anotar una demanda más de tierra, por desgracia, una demanda que es de tipo acumulativo: se trata de la expansión de los cementerios urbanos en aquellas culturas que como casi todas las denominadas cristianas, mantienen la costumbre paleolítica de enterrar a los muertos. Este dato ha traído como consecuencia el trasvase de terrenos funerarios desde el centro de las ciudades a los barrios de las áreas metropolitanas, donde enormes cementerios sirven, asimismo, como parques suburbanos temporales, hasta que se convierten en la salvaguardia de monumentos de piedra. De no ser por la costumbre de vaciar periódicamente estos cementerios, como se ha hecho en Londres y en París con la evacuación de los restos y huesos de los jardines que existían alrededor de las iglesias, o bien por la instalación de crematorios que ocupen el lugar de las tumbas, la demanda de espacios abiertos para los muertos amenaza con aglomeraciones en los barrios de los vivos a una escala imposible de concebir en culturas urbanas más tempranas.

EL EQUILIBRIO ENTRE LO URBANO Y LO RURAL

En tanto que el área de las ciudades más grandes, antes del siglo XIX podía ser medida en centenas de acres, las áreas de nuestras nuevas zonas residenciales se miden en miles de kilómetros cuadrados. Esto es nuevo en la historia de los asentamientos humanos. En un siglo, la economía del mundo occidental ha pasado de tener una base rural, incluyendo unas pocas ciudades grandes y miles de pueblos y ciudades pequeñas, a tener una base metropolitana cuya extensión urbana no sólo se ha tragado y asimilado, igual que una ameba engulle partículas de comida, las pequeñas unidades de población, antiguamente aisladas y autosuficientes, sino que además, es mucho más rápida en su absorción de las tierras rurales y amenaza con aniquilar muchos elementos naturales favorables a la vida, los cuales, en períodos más tempranos constituyeron un equilibrio contra los desastres externos a las ciudades. De todo este entramado, resulta una situación mucho más crítica, como se deduce en las siguientes líneas. De un lado, están

La evolución de las ciudades [1]

Elisée Reclús - (Bélgica), 1895.

Al observar nuestras inmensas ciudades expandirse cada día y casi cada hora, engullir año tras año nuevas colonias de inmigrantes y extender sus tentáculos, como pulpos gigantes, sobre el espacio que las rodea; se siente una especie de estremecimiento, como si se presenciaran los síntomas de alguna extraña enfermedad social. Se podría utilizar una parábola bíblica en contra de estas prodigiosas aglomeraciones humanas, como aquella en la que Isaías profetizaba sobre Tiro, «llena de sabiduría y perfecta en belleza», o sobre Babilonia, «la hija de la mañana». Sin embargo, es fácil demostrar que este crecimiento monstruoso de la ciudad —resultado complejo de una multiplicidad de causas— no es pura patología. Si por un lado constituye en algunos de sus episodios un hecho extraordinario para el moralista; es por otro lado, en su desarrollo normal, un indicador de evolución sana y regular. Donde las ciudades crecen, la humanidad progresa; allí donde se deterioran, la propia civilización está en peligro. Es importante por lo tanto diferenciar claramente las causas que han determinado el origen y el crecimiento de las ciudades de las que han ocasionado su deterioro y desaparición; así como de aquellas que ahora las están trasformando poco a poco para 'casarlas', por así decirlo, con su entorno.

Incluso en el principio de los tiempos, cuando las tribus primitivas todavía vagaban por bosques y sabanas, la sociedad en ciernes se esforzaba por producir el germen de las futuras ciudades; se adivinaban ya en el tronco del árbol los brotes que estarían destinados a convertirse en ramas poderosas. No es en las sociedades civilizadas, sino en pleno apogeo del barbarismo primitivo donde tenemos que buscar la fuerza creativa que posibilitó la aparición de los centros de vida humana, aquellos que serían los precursores de la ciudad y la metrópoli.

Para empezar, el hombre es sociable. En ningún lugar encontraremos un pueblo cuyo ideal de vida sea el completo aislamiento. El anhelo de la soledad absoluta es una aberración únicamente posible en un estado avanzado de civilización, propia de faquires y anacoretas angustiados por delirios religiosos o derrotados por los sufrimientos de la vida. Y aun así, estos personajes siguen dependiendo de la sociedad que los rodea, que les trae el pan de cada día a cambio de sus oraciones o bendiciones. Si realmente estuvieran absortos en un éxtasis perfecto, exhalarían su último suspiro en ese mismo momento, y si estuvieran realmente desesperados, se escabullirían para morir como el animal herido que se esconde en la oscuridad del bosque.

Pero el hombre sano de la sociedad salvaje —cazador, pescador, o pastor— adora encontrarse entre sus compañeros. La necesidad quizás le obligue a menudo a hacer guardia en solitario para cazar, a seguir un banco de peces en un estrecho bote golpeado por las olas, o a alejarse del campamento en busca de nuevos pastos para sus rebaños. Pero tan pronto como pueda reunirse con sus compañeros con una buena reserva de provisiones, se apresura a volver al campamento, el núcleo de lo que en el futuro será la ciudad.

Salvo en las regiones donde la población era extremadamente escasa y se dispersaba a lo largo de distancias inmensas, era habitual que varias tribus tuvieran un punto de encuentro común, por lo general en algún lugar elegido por su fácil accesibilidad a través de las vías de comunicación naturales —ríos, desfiladeros, o pasos de montaña. Es aquí donde tenían lugar sus fiestas, sus parlamentos, el intercambio de las mercancías que a algunos les faltaban y otros les sobraban. Los Pieles Rojas, que en el siglo pasado todavía poblaban las extensiones de bosque y las praderas del Mississippi, preferían para sus citas alguna península que dominara la confluencia de varios ríos —como la franja triangular de tierra que separa el Monongahela y el Allegheny; o colinas desnudas que dominaran un paisaje amplio e ininterrumpido, desde las cuales pudieran divisar a sus compañeros atravesando la llanura, remando en el río o cruzando el lago —como, por ejemplo, la gran isla de Manitú, entre el lago Míchigan y el Lago

más todavía, en tanto que la población aumenta, el porcentaje de la población en las ciudades también aumenta, y el nivel de los que se trasladan a las zonas metropolitanas es incluso mayor hoy día. En Inglaterra, donde el porcentaje de tierra ocupada por las ciudades "construidas sobre terrenos" es bajo, (2.2 por ciento) en proporción a toda la extensión de tierras de las Islas británicas, eso supone, de acuerdo a las clasificaciones de Sir L. Dudley Stamp (1952), más de la mitad de la zona que se denomina terrenos de "primera clase" en cuanto a su provecho para la agricultura y es una décima parte de la tierra "buena" disponible. Como los requisitos para el desarrollo urbano e industrial se basan en terrenos accesibles y competitivos, estas demandas entran en conflicto con las necesidades de los granjeros, puesto que ellos compiten por los mismos excelentes terrenos y únicamente la intervención del gobierno en Inglaterra a partir de 1932 ha salvado el excesivo abuso de las tierras capacitadas para la agricultura.

Bajo condiciones técnicas modernas, el modelo abierto de zonas residenciales suburbanas no está destinado únicamente a las necesidades domésticas. La fuerte demanda de grandes áreas de tierra caracteriza a la organización de las industrias modernas, con sus conjuntos organizados en edificaciones paralelas horizontales, construidas en estructuras extendidas de una única planta, y, sobre todo, están los aeropuertos para vuelos de larga distancia, cuya demanda de pistas de aterrizaje y zonas interiores se ha incrementado al mismo tiempo que el tamaño y la velocidad de los aviones. Además, el ruido de los aviones, especialmente de los grandes aviones, esteriliza extensas áreas de tierras que podían ser dedicadas a usos residenciales, pero no lo son porque se convierten en peligro para la vida y la salud de los seres humanos.

Hay algunas regiones urbanas, como por ejemplo la trazada por la gran línea de ferrocarriles que se extiende desde Newark, New Jersey hasta Wilmington, Delaware, donde el tejido urbano ha desplazado, por un lado, al terreno, e incluso ha modificado sus opciones de área rural hasta el punto de conceder al paisaje un carácter de desierto semiurbano. A esto habría que añadir, que en cada expansión residencial, gran cantidad de tierras, cada día más extensas, llegan al aniquilamiento porque se necesitan para los sistemas de pantanos colectivos, los trabajos de reparación y las plantas de basuras como servicios locales muy diseminados.

anacrónico de concentración de la misma. El modelo de distribución de población alrededor de las grandes ciudades ha sido el producto, no de la previsión social con fines públicos, sino principalmente, de las iniciativas privadas con fines privados, a pesar de que no habría podido ocurrir lo que es la escala actual en Estados Unidos sin una amplia inversión en autopistas, autovías, puentes y túneles. El resultado de esta expansión sin control de las zonas suburbanas ha traído como consecuencia la anulación de los verdaderos fines que dieron lugar a la existencia de tal expansión.

La aglomeración suburbana no puede ser tratada en sí misma como un hecho; porque lleva consigo, a través de las demandas de los vehículos, tanto para los transportes privados como para el movimiento de las mercancías un enorme incremento de pavimentación de carreteras que se alimentan de la agricultura superviviente así como de las áreas silvestres y esterilizan permanentemente extensas cantidades de terrenos. Los rellenos de las marismas, el recubrimiento de suelos ricos con edificios, los despoblamientos de bosques, la obstrucción de fuentes y arroyos locales, así como el abandono de los manantiales y pozos, fueron, todos ellos, desastres secundarios del mismo tipo que los de las primeras metrópolis, incluso cuando se alcanzó una población de un millón de habitantes. Cuando Roma fue rodeada de la muralla aureliana en el año 274 después de Cristo, se cercó, de acuerdo a Carcopino (1940), un poco más de cinco kilómetros cuadrados. El área del centro de Londres, tal como lo contemplamos hoy, es alrededor de ciento treinta veces el espacio mencionado antes, Roma; mientras que es seiscientas cincuenta veces más grande, básicamente unos 677 kilómetros, de lo que era Londres, rodeado por sus murallas, en la Edad Media. El área metropolitana de Nueva York está más extendida todavía; cubre alrededor de unos 2. 514 kilómetros cuadrados; y todavía se podría analizar un caso más interesante, como sería el que corresponde a la franja costera que abarca desde Boston a Washington, porque se trata, geográficamente hablando, de una expansión suburbana en zonas residenciales en continuo desarrollo. Esta diferencia de magnitud entre los primeros tipos de desarrollo urbano y los característicos de la época actual es crítica. Y

Hurón. En las regiones ricas en caza, pesca, ganado y tierras cultivables, la agrupación se estrecha proporcionalmente a la abundancia de los medios de vida. Los lugares en los que se emplazarían las futuras ciudades ya estaban indicados por estos puntos de encuentro entre varios centros de producción. ¡Cuántas ciudades modernas han surgido de esta manera en lugares que han sido centros de atracción desde la más remota antigüedad!

El intercambio de mercancías que se llevaba a cabo a estos lugares de encuentro se convirtió en un incentivo adicional, más allá de la necesidad instintiva de vida social, para la formación de nuevos núcleos de población entre las sociedades primitivas. Además, estos inicios de comercio venían generalmente acompañados de cierta industria incipiente: un yacimiento de sílex para tallar y pulir armas y otras herramientas, una capa de arcilla o loza para hacer hacer vasijas o pipas de barro cocido, una veta de metal que podría ser fundida o forjada para hacer baratijas, un montón de bellas conchas adecuadas para hacer adornos o dinero. Todos ellos son alicientes que atraen al ser humano a estos lugares que, si al mismo tiempo, son adecuados como centros de suministro de alimentos, combinan todos los requisitos necesarios para la construcción de una ciudad.

Pero la vida del ser humano no está influida únicamente por sus propios intereses. El miedo a lo desconocido, el terror de lo misterioso, se ocupan de fijar los núcleos de población en la cercanía de lugares contemplados con temor supersticioso. El propio terror atrae. Vapores ascendiendo de grietas en el suelo, como si del horno donde los dioses están forjando sus rayos se tratara; ecos extraños reverberando entre las montañas como voces de genios burlones; un bloque de hierro que cae del cielo; o una misteriosa niebla que toma forma humana y pendulea en el aire. Tan pronto como uno de estos fenómenos marca un lugar, la religión lo consagra, se levantan templos sobre él, los fieles se reúnen alrededor, y tenemos el origen de una Meca o una Jerusalén.

El odio humano también colabora en la fundación de ciudades, incluso en nuestros días. Una de las constantes preocupaciones de nuestros antepasados fue protegerse contra agresiones externas. Hay vastas regiones de Asia y África donde cada pueblo está rodeado por su parapeto y su empalizada; e incluso en el sur de nuestra Europa, todas las agrupaciones de viviendas situadas en las proximidades del mar tienen sus murallas, su torre de reloj, y su iglesia fortificada o guardada; y a la menor alarma la gente del campo se refugiaba dentro de sus murallas. Todas las ventajas del terreno se utilizaron para hacer del lugar de habitación un lugar también de refugio. Un islote ofrece un emplazamiento excelente para una ciudad marítima o lacustre, desde la que divisar inmediatamente a los enemigos, y en la que recibir a los amigos en el puerto, custodiado por un grupo de cabañas que miran al mar. Rocas escarpadas con flancos verticales desde las que poder lanzar bloques de piedra que rodaran sobre los atacantes constituyen una especie de fortaleza natural que era muy apreciada. Debido a esto, los zuñi, los moqui, y otros habitantes de los acantilados se asentaron en sus altas terrazas desde las que dominaban el espacio como águilas.

Así pues, el hombre primitivo se preocupó de elegir el lugar; y el hombre civilizado fundó y construyó la ciudad. En los albores de la historia escrita, entre los caldeos y los egipcios, las ciudades habían existido desde hacía ya mucho tiempo en las orillas del Eúfrates y el Nilo, y sus habitantes se podían contar por decenas y cientos de miles. El cultivo de estos valles fluviales requería una inmensa cantidad de mano de obra organizada: el drenaje de pantanos, el desvió de los cauces de los ríos, la construcción de terraplenes y canales para el riego... Para llevar a cabo estas obras fue necesaria la construcción de ciudades en las inmediaciones del cauce de los ríos, sobre una plataforma artificial de tierra apisonada levantada muy por encima del nivel de inundación. Es cierto que en aquellos tiempos lejanos, los soberanos que tenían a su disposición innumerables esclavos ya comenzaban a seleccionar los sitios de sus palacios a su antojo; pero por muy grande que fuera su poder, no pudieron hacer más que dejarse llevar por el movimiento natural iniciado por los propios

Hampstead en Londres, o de Chestnut Hill y Germantown en Filadelfia, y de las zonas residenciales del río Hudson en Nueva York. Pero, a partir de 1920, fueron principalmente las clases altas las que podían permitirse el lujo de la luz del sol, el aire fresco, los jardines, los espacios abiertos, y el acceso al campo abierto. La nueva planificación al estilo abierto, con casas provistas de jardines, ocupaban una densidad de entre dos y diez casas, incluso de doce casas por acre de terreno y ya habían sido características de las ciudades americanas en el campo, como se puede ver en Nueva Inglaterra, Estados Unidos; asimismo, este modelo abierto dominaba el oeste de la zona ocupada por las montañas Allegheny en el estado de Pensilvania. De manera que este tipo de urbanización se hizo universal entre las clases altas suburbanas, a pesar de que su base económica seguía establecida fuera del área que la zona residencial ocupaba y, desde el principio, exigió un gran sacrificio humano debido al tiempo que se necesitaba para comunicarse entre las grandes ciudades. El bajo coste de terrenos suburbanos y la posibilidad de economizar en servicios locales como carreteras y cloacas impulsó lujosas normas de espacio y concedió, a los que podían permitírselo, un medio ambiente biológicamente superior e incluso, como segura Thorndyke (1939), un modelo de vida social superior. La iniciativa de unos pocos industriales como Lever (Port Sunlight, 1887), y Cadbury (Bournville, 1985), demostró que modelos similares a estos se podían aplicar en la construcción de barrios de clase obrera siempre que se contara con la disponibilidad de terrenos baratos.

A partir de 1920, la propagación de vehículos de motor privados completó el trabajo de ampliación de los territorios suburbanos potenciales, una expansión que ya se había iniciado alrededor del año 1900 con el transporte interurbano eléctrico. El éxodo a las zonas suburbanas ha llegado a los habitantes, oleada tras oleada, y hasta aquellos que tenían un nivel de vida más bajo, a todos los que buscaban escapar de la congestión y del ambiente desordenado de las grandes ciudades. Este desplazamiento desde las ciudades no vino acompañado de una equivalente descentralización de la industria; antes bien, contribuyó a mantener un modelo

del estado de Nueva York, el terreno entregado a la carretera puede que sea de poco valor tanto para el uso agrícola como para el de recreo; pero cuando el ingeniero de la autopista ignora los alrededores, sigue los valles, y corta atravesando por las colinas para mantener su nivel, la autopista puede ser un agente activo tanto en la erosión del terreno, como en la destrucción del medio ambiente. La producción de agua de navegación para transporte de tierra agravó, todavía más si cabe, estos daños; y las posteriores congestiones de población concitan a crear más edificios altos, de tipo permanente y costoso para acomodar a las masas de población que los fines de semana salen fuera de la ciudad. Así, la ciudad, con su incontinente e incontrolado crecimiento, no sólo esteriliza el suelo que necesita más urgentemente, sino que, además, incrementa de manera extensiva el área total de esterilización del terreno mucho más allá de sus fronteras.

EL EXCESO DE POBLACIÓN SUBURBANA

En este punto nos enfrentamos a dos fenómenos especiales conocidos apenas en su forma embrionaria en otras culturas urbanas: la producción de un nuevo tipo de tejido urbano en el modelo abierto de lo que conocemos como zonas suburbanas y el desarrollo posterior de un transporte de masas llevado a cabo por medio de vehículos individuales de autopropulsión, de camionetas y de coches. El primer cambio, resultado de la búsqueda de un medio ambiente alejado de los ruidos, de la suciedad y del abigarramiento de las ciudades, anticipó, en realidad, los medios que lo hacían posible a escala masiva. En Londres, este desplazamiento a los suburbios comenzó ya en tiempos de la reina Isabel I como una reacción contra el exceso de edificios y la sobrepoblación que había ocupado el centro de la capital; al final del siglo dieciocho, un éxodo similar aconteció entre los comerciantes que se podían permitir un coche privado para llevarlos hasta la ciudad. Con la mejora de los medios de transporte como los coches públicos y el ferrocarril, el traslado a zonas suburbanas se hizo mucho más común a lo largo del siglo diecinueve. Así lo atestigua el crecimiento de St. John´s Wood, Richmond, y

habitantes. Fueron los campesinos, después de todo, los que fundaron las ciudades; las mismas que más tarde con tanta frecuencia se volverían contra sus olvidados creadores.

La época griega ilustra a la perfección este fenómeno normal y espontáneo del nacimiento de las ciudades. Atenas, Megara o Sición brotaron al pie de sus colinas como flores a la sombra de los olivos. Todo el país —la cuna de la civilización— estaba contenido en un espacio limitado. Desde lo alto de su acrópolis se podía seguir con la vista los límites del dominio colectivo: primero a lo largo de la línea de la costa, trazada por la cresta blanca de las olas; después a través de las lejanas colinas azuladas, pasando por barrancos y quebradas hasta las crestas de las rocas brillantes. El hijo de esta tierra podía nombrar cada arroyuelo, cada grupo de árboles, cada pequeña casa. Conocía a todas las familias que se cobijaban bajo aquellos techos de paja, cada lugar memorable por las hazañas de un héroe nacional, o por los rayos lanzados por alguno de sus dioses. El campesino, por su parte, consideraba la ciudad como suya. Conocía los caminos trillados que se había convertido en calles, las amplias plazas y carreteras que aún llevaban los nombres de los árboles que solían crecer allí; podía recordar como había jugado alrededor de las fuentes que ahora reflejaban las estatuas de las ninfas. Sobre la cumbre de la colina protectora se levantaba el templo de la deidad esculpida a la que invocaban en horas de peligro, y todos se refugiaban detrás de sus murallas cuando el enemigo atacaba los campos. En ninguna otra parte engendró cualquier otra tierra un patriotismo de tal intensidad: la vida de cada uno tan ligada a la prosperidad de todos. El organismo político estaba tan nítidamente definido, y era tan simple, tan único e indivisible, como el del propio individuo.

Mucho más compleja era sin embargo la ciudad de la Edad Media, que vivía de sus industrias y su comercio exterior, y que a menudo estaba rodeada tan sólo por un cinturón de pequeños jardines. Veía a su alrededor la inquietante proximidad de las fortalezas de los señores feudales, amigos o enemigos, estrechando las casuchas miserables de los aldeanos a sus pies, como un águila posando las

garras sobre su presa. En esta sociedad medieval, el antagonismo entre el campo y la ciudad surgió como resultado de las conquistas. Reducidos a la mera servidumbre bajo el mando del barón, los campesinos —un bien inmueble ligado a la tierra, en el insultante lenguaje de la ley— fueron lanzados contra las ciudades en contra de su voluntad como si de armas se trataran. Fueran labradores o soldados, eran empujados a oponerse al municipio y a su creciente clase industrial.

De todas las regiones europeas, Sicilia es la única en la que la prístina armonía entre campo y ciudad ha sobrevivido casi intacta. El campo está habitado sólo por el día, durante la jornada laboral. No hay pueblos. Los agricultores y los ganaderos regresan a las ciudades con sus rebaños; campesinos por el día, que se convierten en ciudadanos por la noche. No hay visión más conmovedora que la de estas procesiones de trabajadores regresando a las ciudades mientras el sol se esconde detrás de las montañas y proyecta la sombra inmensa de la tierra hacia el este. Los grupos desiguales se suceden a intervalos por el camino ascendente —ya que, para ser más seguras, las ciudades se situaban casi siempre sobre la cima de alguna colina, donde sus blancas paredes para podían ser vistas en diez leguas a la redonda. Las familias y amigos se reúnen para el ascenso, y los niños y los perros corren con algarabía de un grupo a otro. El ganado se detiene de vez en cuando para pastar al borde del camino. Las muchachas se sientan a horcajadas sobre los animales de labranza, mientras los muchachos les ayudan a pasar los lugares difíciles; y cantan y ríen, y a veces cuchichean entre ellos.

Pero no sólo en Sicilia —la Sicilia de Teócrito— se pueden encontrar estos entrañables grupos por la tarde. A lo largo de la costa mediterránea, Asia Menor y Andalucía las costumbres de antaño se han mantenido parcialmente, o al menos han dejado huella. Todas las pequeñas ciudades fortificadas que pueblan las costas de Italia y la Provenza pertenecen al mismo tipo de república en miniatura; son el lugar de encuentro por la noche de los labradores de los campos vecinos.

aunque, en el caso de los marítimos y el de los aéreos esta relación solo se hizo visible con las mejoras de las posibilidades portuarias y de los muelles como almacenes En general, se puede decir que cuanto más concentrada sea la urbanización, más concentrada será la red de trasportes, no simplemente dentro de la misma ciudad, sino también fuera de ella. Desde la antigua Roma hasta la actualidad, la carretera de quince pies de anchura era el tamaño ideal establecido. Pero desde el siglo XVIII, el transporte por el campo adquiere un nuevo impulso. En 1861, Wilhem Heinrich Riel anotó este punto en el cambio de los caminos rurales de la vieja economía del poblado hacia un nuevo Landstrasse, planificado de una manera más moderna y sistemática por la pujante burocracia—anchuras de unos tres pies, más firmemente pavimentada, y a menudo bordeada de árboles como en las bellas autopistas alineadas con antiguos lindes entre Lúbeck y Travemunde. Con la llegada de los transportes por ferrocarril, la anchura de un nuevo tipo de raíl permanente se afianzó; los ferrocarriles presentaron fuertes demandas que exigían extensas áreas de terreno llano, de campos inclinados que pudieran servir de terminales y de estaciones adyacentes a la ciudad o que incluso pudieran atravesar un gran terreno dentro de la misma ciudad. La economía de la carretera al nivel del mar supuso que las tierras que, precisamente, eran las más disponibles y las más fértiles pasaran a ser de uso no agrícola, de manera que se malgastó incluso su valor de áreas para el recreo. Con la llegada de los automóviles, incluso las calles más secundarias exigieron pavimentación y así, las carreteras periféricas se ampliaron y también se multiplicaron, con el resultado de que alrededor de las grandes metrópolis se construyeron autopistas de seis, siete e incluso ocho carriles que se han convertido en algo común a todas las ciudades y que siguen creciendo cada día. Estas construcciones se han complicado con el tiempo con enormes círculos de tráfico del tipo hoja de trébol, que insertan avenidas tanto por la parte de arriba como subterráneas, y que tienen como finalidad permitir el continuo flujo de tráfico en las intersecciones. Todo lo cual ha contribuido, por supuesto, a un enorme desalojo de tierras en las construcciones de cruces e intersecciones. En el caso de parques planificados para seguir las colinas, como el Taconic State Parkway,

desarrollo urbano, esos terrenos dejan de ser progresivamente usados tanto para la agricultura como para el recreo. La supresión de las capas superiores del suelo y la transformación del mismo debido a las construcciones de edificios y a los montones de escombros que se arrojan sobre el mismo, lleva consigo una destrucción que no es meramente temporal; este suelo se convierte en un desierto que, incluso si todos los esfuerzos propuestos por la ciencia se llevaran a cabo, nos llevaría siglos recuperarlo para que fuera ocupado de nuevo por el hombre; es un único ejemplo evidente, aunque podría referirme a otras formas de cultivo más orgánicas, que se hallan abocadas a la aniquilación total. Si bien el conjunto de centros urbanos sale a la luz mediante la ocupación industrial densa de la totalidad de una región, más que de la sobrepoblación de una única ciudad dominante, estos dos tipos de crecimiento urbano se intercambian y entrecruzan entre sí. En Inglaterra, la ciudad de Birmingham, pensada como el centro de relaciones entre ciudades más pequeñas, pasó de la marca de un millón de habitantes a convertirse en la segunda ciudad de Gran Bretaña. Dado que ofrecen un enorme mercado local, los grandes conjuntos urbanos, además de atraer el consumo comercial e industrial, atraen consigo refinerías de petróleo, plantas químicas y plantas siderúrgicas, que gravitan, todas ellas, alrededor de las tierras más baratas, en los límites de las áreas metropolitanas. Tal hecho tiende a crear cierta corrupción industrial, hasta el punto que sir John Evelyn , en 1661, en su panfleto *Fumifugium* (1933), propuso crear un cinturón verde protector, relleno de contenidos aromáticos, para purificar el, para entonces ya contaminado, aire de Londres. La ampliación del área de contaminación industrial dentro del propio campo abierto, un espacio que la ciudad superpoblada necesita para la recreación de sus habitantes porque han de tener acceso al sol, al océano, a los ríos, y a los bosques, posiblemente disminuye la ventaja de la única forma de escape temporal que le queda al hombre que vive en la ciudad: salir a las afueras de la ciudad, a los barrios exteriores.

Dada la verdadera naturaleza de la ciudad como mercado, como almacén, y como lugar para las reuniones públicas, existe una relación directa entre su crecimiento y el de los medios de transporte,

Si la Tierra fuera perfectamente uniforme en la forma de su relieve y las cualidades de su suelo, las ciudades se habrían colocado con regularidad casi geométrica. La atracción mutua, el instinto social y las ventajas del comercio habrían determinado que su nacimiento se produjera a distancias prácticamente iguales. En una planicie sin obstáculos naturales, sin ríos o puertos situados favorablemente, y sin divisiones políticas del territorio en distintos estados, la ciudad principal se habría colocado en el mismísimo centro de la región. Las grandes ciudades se habrían distribuido de manera equidistante alrededor de ella, rítmicamente separadas entre sí, y cada una contaría con su sistema planetario de pueblos más pequeños, que mantendrían entre ellos una distancia equivalente a un día de marcha a pie —ya que, al principio, el número de millas que un viajero podía recorrer de media entre el amanecer y el anochecer era, en condiciones normales, la distancia habitual entre un pueblo y el siguiente. La domesticación de los animales y, más tarde, la invención de la rueda, modificó estas unidades de medida primitivas. El paso del caballo, y luego la vuelta completa de rueda, se convirtieron en la unidad de cálculo para determinar la distancia entre las regiones urbanas habitadas. En China, en las cercanías del Ganges, en las llanuras del Po, en el centro de Rusia e incluso en la propia Francia se puede discernir por debajo del aparente desorden un autentico orden de distribución regulado tiempo atrás claramente por el paso del viajero.

Un pequeño folleto publicado en 1850 aproximadamente por un hombre ingenioso e inventor llamado **Gobert** que vivió como refugiado en Londres, llamó la atención sobre la asombrosa regularidad de la distribución de las grandes ciudades francesas antes de que la minería y otras actividades industriales importunaran el equilibrio natural de la población. Así, alrededor de París y de manera radial hacia las fronteras del país, existe un anillo de ciudades grandes pero subordinadas a ella (Lille, Burdeos, Lyon). Siendo la distancia de París al Mediterráneo aproximadamente el doble del radio de este anillo, otra ciudad importante debía aparecer en el extremo de esta línea, y Marsella, la antigua colonia fenicia y griega,

tuvo así un desarrollo magnífico. Entre París y estos centros secundarios, surgieron, a distancias prácticamente iguales, un número de ciudades pequeñas, pero de importancia todavía considerable, separadas unas de otras la distancia de una doble jornada, es decir, 80 millas (Orleans, Tours, Angulema). Finalmente, a mitad de camino entre estos centros de tercera categoría, a la distancia de una jornada, se desarrollaron ciudades modestas como Étampes, Amboise, Chatêllerault, Ruffec, Libourne. De esta manera el viajero, en su camino a través de Francia, podía encontrar de manera alternativa un lugar donde detenerse, y un lugar donde descansar, por así decirlo. Siendo el primero adecuado para el viajero a pie, y el segundo, para el cochero y los caballos. En prácticamente todas las carreteras importantes el ritmo de las ciudades sigue el mismo esquema; una suerte de cadencia natural que regula el avance de hombres, caballos y carruajes.

Las irregularidades de esta red de estaciones se explican por las características de cada región: sus subidas y bajadas, el flujo de los ríos, los mil puntos de inflexión geográfica. En primer lugar, la naturaleza del suelo influencia a los hombres a la hora de hacer la elección de la ubicación de su morada. Donde la hierba no crece, la ciudad tampoco puede crecer. Le da la espalda a las tierras estériles, de grava dura y arcillas pesadas, y se expande primero por las zonas fértiles de fácil cultivo —los suelos aluviales de las zonas pantanosas, por ejemplo, bastante fértiles a su manera, no son siempre fácilmente accesibles, y para sacarles partido es necesaria una organización de las tareas sólo posible en un estado muy avanzado de civilización.

Una vez más, las irregularidades del terreno, así como la pobreza del suelo, repelen a la población e impiden, o al menos retrasan, el crecimiento de las ciudades. Los precipicios, los glaciares, la nieve, los vientos helados, expulsan a los hombres, por así decirlo, de los valles entre montañas escarpadas; y la tendencia natural de las ciudades es a agruparse a la salida de estas regiones prohibidas, en el primer lugar favorable que se presenta a la entrada de las mismas. Hay una ciudad a la orilla de cada torrente cuando éste llega a su curso bajo, justo

bloque, avenida tras avenida, "desarrollo" tras "desarrollo", sin ninguna individualidad en la forma y, lo que es más destacable de todo, sin ninguna frontera cuantitativa (West Middland Group, 1948).

La concentración industrial de esta época hizo notar sus efectos perniciosos en todo el medio ambiente. La nueva fuente de energía era el carbón; los nuevos procesos industriales se concentraban en las nuevas industrias siderúrgicas y en los nuevos hornos de fundición; las nuevas plantas químicas que producían el cloro, el ácido sulfúrico y cientos de otros componentes potencialmente nocivos, todos ellos vertían sus deshechos en el aire o en el agua a una escala que hacía imposible que fuera absorbida por el medio ambiente local, tal y como podrían haber sido absorbidos los efluvios de una industria de pueblo o los deshechos orgánicos de un poblado o un matadero públicos en épocas más lejanas. Los arroyos que en otras épocas estaban bien repletos de pescados y que eran aptos para el baño e incluso potables, se convirtieron en cloacas venenosas; mientras tanto, la caída del hollín, el polvo químico, la silicona, y las partículas de estaño aplastaban la vegetación en lo que quedaba de campo abierto y dejaba sus temibles huellas en los pulmones de los seres humanos. Los efectos de esta contaminación y las posibilidades de una contaminación mucho más radical y más irremediable, llegaron con el uso de reactores atómicos, aunque de todos ellos hablaremos en los capítulos que siguen. En este punto, lo más importante a señalar es que se preveía un castigo natural como resultado del exceso de población en un mismo lugar. La verdadera ubicuidad de este nuevo tipo de ciudades, emparejada a su densidad, incrementa, por ejemplo, la amenaza en el aire de humos letales provenientes de los productos químicos, tal y como se demostró en cerca de cinco mil casos detectados en una sola semana en Londres en 1952; la contaminación producida por un éxodo masivo de coches, todos ellos a una velocidad mínima impuesta por una densa niebla, se tendría que añadir a los gases mortales que ya de por sí se encuentran en el aire.

La extensión de los centros urbanos industriales no sólo arrastra consigo el abandono del mantenimiento del medio ambiente natural sino que, además, crea como sustitutivo, un medio ambiente definitivamente inorgánico. Mejor aún, en los lugares donde el campo permanece todavía desierto debido a periodos de crisis de este

propiciaron que grandes terrenos dejaran de utilizarse con fines agrícolas.

CRECIMIENTO DE LOS CENTROS URBANOS

A mediados del siglo XIX, los terrenos acuíferos, espacios de las primeras mejoras industriales, continuaron atrayendo las industrias hacia pueblos en expansión; pero, con la llegada de los ferrocarriles, las industrias se agruparon alrededor de las ciudades con el fin de extraer ventajas del exceso de mano de obra que se acumulaba en ellas. Desde esta época en adelante, distritos completos como Elberfeld-Barmen, Lille-Roubaix, The Black Country y el valle de Delaware se urbanizaron y los límites de la ciudad se impusieron sólo en el caso de que una ciudad, que en el pasado había sido una granja, pasara a contener bloques de viviendas prefabricadas, porque este hecho la hacía colisionar con otra ciudad comprometida en el mismo proceso. Un crecimiento de este tipo, automático y sin restricción, que surgió como resultado del ferrocarril y de la fábrica no había sido posible en épocas anteriores; pero ahora, los agentes de la mecanización no sólo habían creado su propio paisaje sino que también habían hecho posible un nuevo modelo para el crecimiento de grandes ciudades ya existentes. Si observamos la población de Bartholomew, en el mapa de Gran Bretaña al principio del siglo XX, descubrimos lo que asegura Patrick Geddes en 1915, que la urbanización empezó a adquirir una nueva forma. Ciertas áreas urbanas, antaño bien diferenciadas tanto como unidades políticas como por hechos topográficos, habían surgido, en cierto modo, en conjunto y al mismo tiempo, y habían conformado masas de población densa, en una escala mucho más grande que cualquiera de las ciudades del pasado; de modo que habían dado lugar a una nueva configuración citadina tan diferente como las primeras ciudades los fueron de sus modelos rurales. Geddes llamó a este nuevo tipo de agrupamiento citadino "centro urbano". Por otro lado, señaló que este nuevo tejido urbano era menos diferenciado que el primitivo. Presentaba un tipo de vida ciertamente empobrecido; mostraba pocos signos de entramado social y tendía a ampliar su extensión, bloque tras

donde su cauce se ensancha y se bifurca en multitud de ramas. De la misma manera, en cada confluencia de dos, tres o cuatro valles, surge una ciudad importante —tan importante como agua llevan las ramas del río junto al que se asienta. Tomemos como referencia la geografía de los Pirineos y de los Alpes. ¿Podría algún lugar ser más adecuado que el de Zaragoza, situada en el curso medio del Ebro donde éste confluye con el Gállego y el Huerva? Al igual que la ciudad de Toulouse, la metrópolis del sur de Francia, que se encuentra en un punto que incluso un niño habría sugerido de antemano como lugar idóneo, allí donde el río se convierte en navegable más abajo de la confluencia del Garona, el Ariège y el Ers. En los extremos opuestos de Suiza, Basilea y Ginebra se sitúan sobre las grandes travesía utilizadas en las antiguas migraciones de los pueblos. Y en la vertiente sur de los Alpes, cada valle sin excepción cuenta con una ciudad que guarda sus puertas. Grandes ciudades, como Milán y muchas otras, marcan puntos principales de convergencia. Y todo el alto valle del Po, que constituye las tres cuartas partes de un circulo inmenso, tiene como centro natural la ciudad de Turín.

Pero los ríos no son sólo la arteria central de los valles; representan, en esencia, el movimiento y la vida. La vida llama a la vida; y al hombre, con su eterno espíritu errante, continuamente atraído por el horizonte lejano; le encanta asentarse al lado de la corriente que arrastra a la vez sus barcos y sus pensamientos. Sin embargo, no elegirá indiferentemente cualquiera de los lados de la corriente, sin hacer distinción entre el lado exterior e interior de la curva, entre la corriente rápida y la lenta. Prueba aquí y allá hasta que encuentra un sitio de su agrado. Elige preferentemente los puntos de convergencia o ramificación, allí donde puede sacar ventaja de tres o cuatro vías navegables, en vez que conformarse sólo con dos direcciones: río arriba y río abajo. O se asienta en un punto de parada obligatoria —rápidos, cascadas, desfiladeros rocosos—, donde los barcos echan el ancla y transbordan las mercancías; o donde el río se estrecha y es más fácil cruzar de un lado a otro. Por último, el punto vital de cada cuenca fluvial es la desembocadura, donde la marea creciente controla y se resiste a la corriente descendente, y donde los barcos empujados

por las aguas del río se encuentran con los navíos de ultramar que llegan con la marea. Este punto de encuentro de las aguas en el sistema hidrográfico puede compararse con el punto en que el sistema de vegetación superior de un árbol se encuentra con las raíces que se extienden en las profundidades.

Las desviaciones de la costa también afectan a la distribución de las ciudades. Las costas arenosas y rectas prácticamente ininterrumpidas, inaccesibles a los navíos de gran calado excepto en días excepcionales de calma chicha, son evitadas tanto por marineros como por las poblaciones del interior. Por ello, en las 136 millas de costa en linea recta desde la desembocadura del Gironda hasta la del Adour no hay ni una sola ciudad, con la única excepción de Arcachón, un balneario situado a espaldas del mar detrás de las dunas de Cap Ferré. De la misma manera, la imponente serie de barreras costeras que flanquean las Carolinas a lo largo de su costa atlántica, sólo da acceso, a lo largo de toda la distancia entre Norfolk y Wilmington, a unos pocos puertos pequeños de navegación difícil y peligrosa. En otras regiones costeras, islas e islotes, rocas, promontorios, innumerables penínsulas, acantilados con sus mil puntas y grietas, impiden igualmente la aparición de ciudades, a pesar de todas las ventajas de las aguas profundas y resguardadas. La violencia de las costas demasiado tempestuosas hace que no se asienten allí más que grupos muy pequeños de personas. Las ubicaciones más favorables son aquellas que cuentan con un clima templado y una costa accesible tanto por tierra como por mar; a barcos y vehículos terrestres por igual.

Todas las demás características del terreno, ya sean físicas, geográficas o climáticas, contribuyen por igual al nacimiento y el crecimiento de las ciudades. Cada ventaja aumenta el atractivo, cada inconveniente se lo resta. Dado un mismo ambiente y un mismo estado de evolución histórica, el tamaño de las ciudades se mide exactamente por la suma de los privilegios de su entorno natural. Una ciudad africana y una europea, en un entorno natural similar, serán muy diferentes una de la otra debido a que su evolución histórica es totalmente diferente; y sin embargo, habrá cierto paralelismo entre sus destinos. Por un

cambio notable ocurrió, sin embargo, en el crecimiento urbano durante el siglo XIX.

En ese momento se puntualizaron los cuatro límites naturales para el crecimiento de las ciudades: el límite relacionado con la provisión de unos alimentos adecuados y del abastecimiento del agua; el límite militar que suponía la edificación de murallas y fortificaciones para la defensa; el límite del tráfico basado en agentes de movilidad lenta de transporte estable como los barcos canalizables; y el límite relacionado con la producción regular impuesta por el número limitado de lugares acuíferos así como por la debilidad de los primeros agentes de fuerza, como eran el caballo y los molinos de viento. En las nuevas ciudades industriales estos límites dejaron de jugar un papel importante. Mientras que hasta esa época el aumento de población estaba principalmente dirigido a las ciudades comerciales situadas favorablemente en el punto emergente de una o más diversas regiones con recursos complementarios y ciertas facilidades, el desarrollo urbano iba a realizarse en épocas más recientes, en lugares que tenían fácil comunicación con minas de carbón, con minas de hierro, y con canteras. Las ciudades basadas en industrias cerámicas, las ciudades algodoneras, las ciudades laneras, las ciudades de vapor, nunca más decrecieron en tamaño, sino que antes bien florecieron y se desarrollaron dondequiera que se instalaron raíles para las locomotoras de vapor y dondequiera que se establecieron motores de vapor como fuente de fuerza y energía. El único límite en la expansión y multiplicación de las ciudades bajo este régimen fue la imposibilidad de la máquina de vapor para operar eficazmente en niveles de población de más del dos por ciento. Mientras que la fuerza del agua y el molino de viento del período eólico contribuyeron a distribuir la industria en las ciudades expuestas a vientos fuertes y próximas a las corrientes rápidas, la importancia del carbón propició la agrupación de la industria en los valles cerca de los pozos mineros o a lo largo de las vías de ferrocarriles, de manera que conformaron una continuación de las zonas mineras y constituyeron el medio ambiente minero (Mumford, 1934). La industria, como la agricultura, competía por los suelos más fuertes y resistentes. En cuanto a los ferrocarriles, éstos fueron los grandes devoradores del suelo y se convirtieron en los grandes trasformadores del paisaje. Las clasificaciones de sus enormes estaciones y terminales urbanas

actualidad densidades comparables a las de India y China, con una gran parte de su desarrollo forzado a llevar a cabo cultivos intensivos en sus tierras. Pero este desarrollo no tuvo lugar por sí solo: iba acompañado de una serie de profundos cambios tecnológicos que transformaron la "Edad de las herramientas" en la actual "Edad de las máquinas", y una civilización predominantemente agrícola se tornó en una homónima urbana, o incluso suburbana. Estos dos factores, mejoras tecnológicas y aumento de población, han venido interrelacionándose al menos desde el siglo XVI, dado que las mejoras en la construcción de barcos y en las artes de la navegación abrieron los territorios más desconocidos del Nuevo Mundo. Las consiguientes mejoras en la alimentación en términos de cultivos añadidos aumentó más adelante con el Nuevo Mundo, que aportó cultivos como el maíz y las patatas. Mientras tanto, el aumento de la producción de comidas energéticas –aceites vegetales, grasas animales, y caña de azúcar y remolacha azucarera- no solamente ayudaron a mantener a poblaciones más extensas sino que además, mediante la aportación de grasas, sucedió que el jabón se convirtió en una necesidad cuando antes había sido únicamente un lujo cortesano; esta mayor contribución a la higiene favoreció, más que ningún otro factor, en gran manera, el descenso de mortalidad. Desde comienzos de siglo XIX el exceso de población hizo posible que las ciudades más viejas se expandieran y que otras nuevas se fundaran. Tal y como Webber señaló hace tiempo (1899), el porcentaje fue incluso más rápido en Alemania en la segunda mitad del siglo XIX, de lo que fue en Estados Unidos.

Esta oleada de urbanización no tuvo, como se pensó en ocasiones, importantes dependencias de la máquina de vapor ni de ningún otro tipo de avance en los trasportes locales. El hecho es que el número de ciudades por encima de 100.000 habitantes se incrementó en el siglo XVII, mucho antes de que el motor de vapor o el telar a motor se hubieran inventado. Londres sobrepasó la marca del millón de habitantes en 1810, antes de haber conseguido medios mecánicos de trasporte y antes de alcanzar, incluso, el inicio de un aprovisionamiento apropiado del agua (en algunas partes de Londres se proveía de agua subterránea dos veces por semana). Pero un

fenómeno análogo al de la atracción entre los planetas, dos centros urbanos vecinos ejercen una influencia mutua uno sobre el otro, e impulsan el desarrollo del otro complementando sus ventajas —como en el caso de Manchester, la ciudad industrial, y Liverpool, la ciudad comercial—; o se perjudican el uno al otro compitiendo cuando sus atractivos son del mismo tipo. Así, la ciudad de Libourne, situada junto al río Dordoña a poca distancia de Burdeos, pero justo al otro lado de la lengua de tierra que separa el Dordoña del Garona, podría tener hoy en día la misma capacidad comercial y naval que tiene Burdeos; pero su proximidad a ésta ha sido su perdición. Por así decirlo, ha sido engullida por su rival; ha perdido la importancia marítima casi en su totalidad; y es poco más que un lugar de descanso para los viajeros.

Hay otro aspecto importante que debe ser tenido en cuenta: la forma en la que la fuerza geográfica, como la de la electricidad, puede ser transportada a distancia, actuar en un punto alejado de su centro, e incluso alumbrar, por así decirlo, una ciudad secundaria en una ubicación más favorable que la primera. Podemos tomar como ejemplo el puerto de Alejandría, que a pesar de su distancia al Nilo, es sin embargo el emporio de toda la cuenca del Nilo; al igual que Venecia es el puerto de toda la llanura de Padua, y Marsella el del valle del Ródano.

Además de las ventajas del suelo y del clima hay que considerar la riqueza del subsuelo, que a veces ejerce una influencia decisiva en la posición de las ciudades. Una ciudad puede aparecer de repente en un lugar claramente desfavorable, pero en el que sin embargo el terreno es rico en canteras de piedra, arcillas cerámicas o mármol, sustancias químicas, metales o combustibles fósiles. De esta manera, ciudades como Potosí, Cerro do Pasco o Virginia City han surgido en regiones donde, salvo por la presencia de minas de plata, ninguna ciudad hubiera sido nunca fundada. Merthyr Tydfil, Ceuzot, Essen o Scranton son producto de los yacimientos de carbón. Todas las fuerzas naturales que no habían sido utilizadas hasta la fecha, están dando lugar a nuevas ciudades precisamente en los lugares que antes

eran desechados; bien a los pies de una catarata, como Ottawa, o bien en zonas de alta montaña cerca de saltos de agua naturales que posibilitan la producción de electricidad, como ocurre en muchos valles suizos. Cada avance del ser humano genera nuevos puntos de vitalidad, de la misma manera que cada nuevo órgano genera para si mismo nuevos centros nerviosos.

A medida que el dominio de la civilización se expande y estos factores ejercen su influencia sobre áreas más extensas, las ciudades, al pertenecer a un organismo mayor, pueden sumar atractivos de un tipo más general a aquellos que provocaron su nacimiento, que pueden asegurarla un papel histórico de primera categoría. Así Roma, que ya ocupaba una posición central respecto a la región cercada por las colinas volcánicas latinas, se encontró enseguida en el centro del ovalo que forman los Apeninos; y más tarde, tras la conquista de Italia, ocupó el punto medio de la península delimitada por los Alpes, y señaló de manera prácticamente exacta la parada intermedia entre los dos extremos del Mediterráneo: la desembocadura del Nilo, y el estrecho de Gibraltar. París, tan exquisitamente situada cerca de una triple confluencia de aguas, en el centro de una cuenca fluvial, y casi en medio de una serie de formaciones geológicas concéntricas, cada una con sus productos especiales; tiene además la gran ventaja de encontrarse en la convergencia de dos vías históricas —el camino de España por Bayona y Burdeos, y el camino de Italia por Lyon, Marsella y la Corniche. Al mismo tiempo encarna e individualiza toda la potencia de Francia respecto a sus vecinos del oeste —Inglaterra, Países Bajos, y norte de Alemania—. No siendo más, al principio, que un simple enclave pesquero entre dos ramas estrechas del Sena, las oportunidades de París se limitaban a sus redes, sus barcas, y la fértil llanura que se extiende desde el Monte de los Mártires hasta el de Santa Genoveva. Más tarde, la confluencia de ríos y arroyos —el Sena, el Marne, el Ourcq y el Bièvre, además del Oise— le otorgó estatus de mercado. Las formaciones geológicas desarrolladas en torno a lo que fue el fondo de un mar antiguo le fueron dando poco a poco una importancia económica, y el camino histórico entre el Mediterráneo y el océano la convirtió en el núcleo de su tráfico.

ciudades, aunque menos deliberadamente. En este estadio, la ciudad creció mediante el drenaje de sus recursos y la mano de obra desde el campo sin que se le devolviera, en cambio, ninguna riqueza equivalente a las tomadas. Junto a este dato, llegó el uso destructivo de los recursos naturales para propósitos industriales, con el incremento de trabajos en la extracción y la fundición de minerales.

El tercer estadio de la urbanización no hace su aparición hasta el siglo XIX, y es precisamente en estos momentos cuando alcanza su total expansión, y su mayor actuación e influencia. Si el primer estadio es el del equilibrio urbano y el de la cooperación con el paisaje, el segundo es el de la parcial dominación urbana dentro de un marco principalmente agrícola; detrás de ambos se halla una economía forzada a dirigir la mayor parte de su mano de obra hacia el cultivo de los campos y a mejorar la totalidad del paisaje para el uso humano. La verdadera cantidad de tierra dedicada a usos urbanos estaba limitada, pero sólo porque lo estaba también la población. Esta situación se alteró por completo durante los últimos tres siglos a causa de una serie de cambios relacionados entre sí. El primero de ellos es que la población mundial había crecido de manera estable desde el siglo XVII, cuando podemos situar el comienzo de estadísticas razonables o, por lo menos, más aceptables. Según la de Woytinskys (1953), el promedio de crecimiento de la población parece haberse asentado de manera estable: un 2.7 por ciento desde 1650 hasta 1700; un 3.2 por ciento en la primera mitad del siglo XVIII y un 4.5 por ciento en la segunda mitad; un 5.3 por ciento, entre 1800 y 1850; un 6.5 por ciento entre 1850 y 1900; y un 8.3 por ciento desde 1900 a 1950. Como puntualizan las propias estadísticas de Woytinskys, estos porcentajes no deben tomarse demasiado al pie de la letra; antes bien, hay una alta probabilidad de que una aceleración haya tenido lugar y no hay apenas dudas de que la población mundial se ha doblado durante el último siglo, mientras que ha descendido la mano de obra que se necesita para mantener la producción agrícola en países mecanizados.

Esta expansión, en sí misma, tendría como significado que las partes menos pobladas de la tierra podrían adquirir en la

límites naturales; cuanto más intensamente se desarrolla la ciudad como una entidad independiente, más fatales son las consecuencias en el territorio que aquélla domina. Estas series de cambios son características del crecimiento de todas las civilizaciones: la transformación de una eópolis en una megalópolis. Si este proceso causó destrozos en la tierra incluso en el mundo antiguo, cuando ciudades como Roma, Cartago, y Alejandría eran la excepción más que la regla general, hoy día tenemos razones más que suficientes para examinar cuidadosamente las consecuencias, más que seguro, perniciosas del actual crecimiento de la urbanización.

LAS FUERZAS MODERNAS DE EXPANSIÓN

Voy a resumir las observaciones hechas hasta el momento en relación a la historia natural de las ciudades. En el primer estadio de la urbanización, el número y el tamaño de las ciudades variaba con la cantidad y la productividad de los campos de cultivo disponibles a su alrededor. Las ciudades eran confinadas principalmente a los valles y a las llanuras regadas por el agua, como el Nilo, El Creciente fértil, los Indus, y el Hwang Ho. El aumento de población se veía limitado en todas estas ciudades. El segundo estadio de la urbanización comenzó con el desarrollo a gran escala del transporte por río y por mar y con la habilitación de las carreteras por las que circulaban carros y carretas. En esta nueva economía, el pueblo y la ciudad campestre mantuvieron el equilibrio con el paisaje en una primera etapa; pero con la producción de grano y de petróleo en cantidades excesivas, que permitieron su exportación, se implantó una especialización en agricultura y junto a ella, una especialización en industria y en comercio, sustituyendo, así, las especializaciones religiosas y políticas que habían predominado en la primera etapa. Estas dos formas diferentes de especialización permitieron que la ciudad se expandiera en población por encima de los límites de sus terrenos destinados a la agricultura; y, en algunos casos, notablemente en la ciudad griega de Megalópolis, la población de pequeños centros fue trasladada deliberadamente a un único gran centro, una reproducción consciente de un proceso que comenzaba a tener lugar en otras

Poco se necesita explicar sobre las ventajas naturales de Londres, el principal centro de navegación marítima del Támesis. ¿No tiene el privilegio de ser la más central de todas las ciudades del mundo, la más accesible desde todas las partes del globo?

En su interesante trabajo en *La posición geográfica de las capitales de Europa,* **J.G.Kohl** (1874) describe cómo Berlín —que durante mucho tiempo fue solamente un pueblo, sin otro mérito que el de ofrecer a los nativos una manera fácil de cruzar entre los pantanos y una base solida en un islote del río Spree—, acabó siendo en el desarrollo histórico de la región, la parada intermedia entre el Oder y el Elba en una vía navegable entre lagos y canales; y el punto donde todas las vías importantes diagonales del país se encuentran y se cruzan de manera natural, desde Leipzig hasta Stettin, desde Breslau hasta Hamburgo. Tiempo atrás, el Oder, en el punto que ahora ocupa Frankfurt, no giraba bruscamente hacia la derecha para desembocar en el Báltico, sino que continuaba su curso en dirección noreste para morir en el mar del Norte. Este inmenso río, de más de seiscientas millas de largo, pasaba justo por el punto donde ahora se encuentra Berlín, que se sitúa prácticamente en el medio de su antiguo valle. El Spree, con sus charcas y pantanos, no es sino el vestigio de aquel poderoso curso de agua. La capital alemana, que domina el curso de los dos ríos, domina también los dos mares, de Memel a Embden; y es esta ubicación, más que cualquier otra centralización artificial, la que la hace atractiva. Además, como todas las grandes ciudades del mundo moderno, ha multiplicado por diez sus ventajas naturales gracias a la convergencia de las líneas de ferrocarril, que atraen el comercio del resto de países y del suyo propio, a sus almacenes y mercados.

Pero el desarrollo de las capitales, después de todo, es en gran medida artificial. Los favores administrativos que se les conceden, y la multitud de cortesanos, funcionarios y políticos, así como todos los interesados que les presionan, le dan un carácter demasiado singular como para poder estudiarlo como tipo. Es menos arriesgado razonar sobre la vida de las ciudades cuyas oscilaciones se deben únicamente

a razones geográficas e históricas. No hay estudio más fructífero para el historiador que el de una ciudad cuyos anales y el propio aspecto de la misma le permiten verificar *in situ* los cambios históricos que han tenido lugar de acuerdo con una cierta regla rítmica.

En estas condiciones, se puede ver la escena desarrollarse ante los ojos. La cabaña del pescador; la cabaña del jardinero al lado de ésta; a continuación unas cuantas granjas salpican la campiña, una rueda de molino que gira en el riachuelo; más adelante, una torre de vigilancia en la colina. Al otro lado del río, donde la proa de la balsa acaba de rozar la orilla, alguien está construyendo una nueva cabaña; una posada, una pequeña tienda al lado de la casa del barquero, invita al que está de paso y al posible comprador. A continuación, una explanada en la que se sitúa el mercado, que destaca sobre todo lo demás. Un sendero, golpeado por los pies de hombres y animales, serpentea desde el mercado hasta el río. Un camino sinuoso trepa por la colina. Las carreteras del futuro se adivinan en la hierba pisada del campo, y las casas se adueñan de los margenes verdes de los caminos allí donde éstos se cruzan. El pequeño oratorio se convierte en iglesia, el andamiaje inacabado de la torre de vigilancia da paso a la fortaleza, al cuartel o al palacio; la aldea se convierte en pueblo, el pueblo en ciudad. La mejor manera de visitar uno de estos conjuntos urbanos con una larga vida histórica, es examinarlo en el orden de crecimiento, empezando por el lugar —generalmente consagrado por alguna leyenda— que le dio origen, para acabar con las ultimas mejoras en sus fábricas y almacenes. Cada ciudad tiene su carácter, su vida, su complexión propia. Una es alegre y animada, otra está impregnada de melancolía. Generación tras generación deja en herencia su carácter. Hay ciudades que te hielan la sangre al entrar con su hostilidad pétrea, hay otras en las que uno se siente despreocupado y optimista como al ver a un amigo.

También hay contrastes en los modos de crecimiento de las diferentes ciudades. Hay ciudades que proyectan sus suburbios como tentáculos a lo largo de los caminos de la región, siguiendo la dirección y la importancia de su comercio por tierra. Otras, si se asientan junto a un

líneas principales de su investigación publicada en *The Earth as Modified by Human Action* (*La tierra modificada por la acción humana*). La Roma de las siete colinas es una ciudad del tipo acrópolis, formada por un claustro de poblados unidos para su defensa: la llanura del Tíber era el asiento original de su agricultura. El excedente de población de esta región conquistó, primeramente, los territorios vecinos de los etruscos y más tarde los de las regiones más lejanas. A través de una expropiación sistemática, Roma consiguió trigo, aceite de oliva, pescado seco y artesanías en su enclave original, con el fin de sustentar a su población creciente. Para facilitar el movimiento de sus legiones y acelerar el proceso de su administración, Roma excavó carreteras a lo largo del paisaje con menosprecio evidente de la naturaleza del terreno. Las carreteras y viaductos corrieron parejos a otros tantos trabajos de ingeniería, como los acueductos y estanques necesarios para llevar el agua a Roma. Mediante el establecimiento de conductos de traída de agua desde la montaña hasta el mar, la ciudad monopolizó para sus usos especiales una considerable cantidad de agua excedente; y, para contrarrestar algunos de los efectos de la sobrepoblación metropolitana, se creó el culto de los baños públicos que, como contrapartida, impuso un fuerte drenaje de la energía que provenía desde las áreas forestales más cercanas. Los avances de la tecnología, con la calefacción central, adelantaron de manera considerable los procesos de deforestación, como pasó también, más tarde, con los avances tecnológicos relacionados con las industrias de vidrio, hierro y construcción de barcos instaladas en el Norte de Europa, las cuales hoy día vuelven a repetirse debido a la fuerte demanda industrial de celulosa. Mientras tanto, las cloacas de Roma, conectadas a los aseos públicos, contaminaban el Tíber sin retornar sus contenidos de minerales preciosos al suelo, cuando, incluso en la Roma imperial, los campesinos estercoleros recolectaban la mayor parte de las basuras nocturnas de las amplias zonas donde residía el proletariado. En esta etapa, la relación simbiótica entre ciudad y campo se vuelve parasitaria; comienza un ciclo de desequilibrio, y un simple acuerdo de exigencias en un único centro resulta en despojos y expropiaciones de terrenos en otras partes. Cuanto más intensa y completa es la urbanización, más definitiva es la dependencia de los

ciudad se ejercía tanto sobre la naturaleza como sobre el hombre mismo, sin embargo, el hombre tenía que mantener, asimismo, su posición mediante el reconocimiento de su sostenida e ineludible dependencia con respecto a sus compañeros biológicos. Más tarde aludiré a las implicaciones ecológicas de esta cuestión.

Probablemente, ninguna ciudad de la antigüedad tuvo una población mayor de un millón de habitantes, ni siquiera Roma; y excepto en China, no hubo Romas posteriores hasta bien entrado el siglo XIX. Pero, antes de que se alcanzara el millón de habitantes, la mayor parte de las ciudades pasó por un momento de crisis en su desarrollo. Esta crisis tiene lugar cada vez que la ciudad no establece una relación simbiótica con sus terrenos colindantes; cuando el desarrollo más amplio agota los recursos locales, como por ejemplo, el agua y los torna precarios; cuando, con el fin de proseguir en su crecimiento, una ciudad debe sobrepasar sus fronteras más inmediatas en busca de agua, de aceite, de materiales de construcción, y de materiales brutos, necesarios para la producción industrial; y, sobre todo, cuando su tasa de natalidad interna se considera inadecuada para proporcionar la mano de obra suficiente para sustituir, sino para aumentar, su población. Situaciones como las mencionadas anteriormente se alcanzaron en diferentes civilizaciones a lo largo de épocas diferentes. Hasta este punto, cuando la ciudad llega a los límites de su mantenimiento dentro de su propio territorio, el desarrollo tiene lugar por medio de la colonización, como en el caso de las colmenas. Después de este estadio, el desarrollo acontece mediante el desafío de las limitaciones naturales, por medio de una ocupación intensiva del campo y por medio de la intromisión en áreas colindantes, con el consiguiente sometimiento por medio de la ley o por la fuerza bruta de las ciudades rivales que crecen al mismo tiempo y que luchan por los mismos recursos.

Muchas de las características de esta segunda forma de crecimiento urbano se pueden observar en la historia de Roma. Aquí los hechos están mejor documentados que en las ciudades mucho más antiguas; y los efectos sobre el paisaje son tan visibles incluso en el día de hoy, que sugirieron a George Perkins Marsh (1864, 1874), las

río, se extienden a lo largo de la orilla cerca de los lugares de amarre y embarque. Es sorprendente la marcada diferencia que existe a menudo entre las dos orillas del río de una misma ciudad, aunque en principio parezca que tienen las mismas condiciones para atraer a la población. Este fenómeno tiene su explicación en las corrientes del río. El plano de Burdeos sugiere inmediatamente que el centro de la zona habitada debía haber estado en la margen derecha del río, en el lugar que ocupa un pequeño barrio llamado La Bastida. Pero el Garona describe en este punto una curva pronunciada, y lanza sus aguas contra los muelles de la margen izquierda. El comercio se produce necesariamente en la orilla en la que el flujo del río es más rápido, y la población se establece por tanto junto a las aguas profundas de la margen izquierda, evitando las orillas enlodadas de la margen derecha.

A menudo se ha sugerido que las ciudades que tienen una tendencia constante a crecer hacia el oeste. Este hecho —que es cierto en muchos casos— es fácilmente explicable, al menos en los países de Europa occidental y algunos otros de clima similar, ya que el lado oeste es el que está expuesto a las corrientes de aire más limpio. Los habitantes de los barrios occidentales están menos expuestos a las enfermedades que aquellos del otro extremo de la ciudad, a los que el aire les llega cargado de impurezas debido a su paso por innumerables chimeneas, bocas de alcantarillado y similares, y con el aliento de miles o millones de seres humanos. Además, no debemos olvidar que el rico, el ocioso, el artista, que tienen tiempo libre para disfrutar de la naturaleza, están mucho más predispuestos a apreciar la belleza del atardecer que la del amanecer. Consciente o inconscientemente siguen el movimiento del sol de este a oeste, y prefieren verlo desaparecer al final del día en el resplandor de las nubes de la tarde. Pero también hay muchas excepciones a este crecimiento en la dirección del sol. La forma y el relieve del suelo, el encanto del paisaje, la dirección de las corrientes de agua o la atracción de las industrias locales y el comercio pueden empujar a los hombres hacia cualquier punto del horizonte.

Debido a su propio desarrollo, la ciudad, como cualquier otro organismo, tiende a morir. Víctima del paso del tiempo como todo lo demás, envejece mientras otras ciudades nuevas surgen a su alrededor, impacientes por vivir su turno. Por la fuerza de la costumbre, o más bien por la voluntad de sus habitantes, y por la atracción que cualquier centro ejerce sobre su entorno, trata de continuar con su vida. Pero —sin tener en cuenta los accidentes fatales que afectan a las ciudades igual que a los hombres— no hay grupo humano que pueda incesantemente reparar sus desperfectos y rejuvenecer sin invertir cada vez más y más esfuerzo; y a veces las fuerzas se agotan. La ciudad debe ensanchar sus calles y plazas, reconstruir sus muros, y reemplazar sus viejos y ahora inservibles edificios con construcciones que respondan a las necesidades de los nuevos tiempos. Mientras las ciudades americanas nacían bien organizadas y perfectamente adaptadas a su entorno, París —vieja, molesta, llena de suciedad— debía llevar a cabo un costoso proceso de rehabilitación que, en la lucha por la supervivencia, la colocaba en gran desventaja respecto a ciudades jóvenes como Nueva York y Chicago. Por las mismas razones, las ciudades del Eúfrates y del Nilo fueron reemplazadas —Babilonia por Nínive, Menfis por El Cairo. Cada una de estas ciudades —que, gracias a las ventajas de su emplazamiento, mantenían su importancia histórica— fue forzada a abandonar su antigua ubicación y desplazar su centro, con el objetivo de escapar de su propia basura y de la peste que emanaba de sus montones de deshechos. Por norma general, el lugar abandonado por una ciudad que se ha desplazado está destinado a convertirse en un cementerio.

Otras causas de decadencia, más graves que las anteriores ya que resultan del devenir natural de la historia, han acabado con muchas ciudades en su día famosas. Circunstancias análogas a las de su nacimiento han producido su destrucción inevitable. De esta manera, la sustitución de un camino o travesía importante por un medio de transporte novedoso puede borrar de un plumazo una ciudad que en su día fue creada para las necesidades de transporte. Alejandría echo a perder Pelusio, Cartagena de las Indias Occidentales mandó a

humanas, más penosos, si cabe, que los naturales.

El DESPLAZAMIENTO DE LA NATURALEZA POR LA CIUDAD

Por desgracia, y tal como nos lo recuerdan las desintegraciones de una civilización tras otra, la sustitución de la naturaleza por la ciudad se llevó a cabo, en parte, a través de una quimera o, antes bien, a través de una serie de quimeras que tienen mucho que ver con la propia naturaleza del hombre y sus instituciones: por un lado, las ilusiones humanas de autosuficiencia e independencia, por otro lado, las ilusiones de posibilidad de continuidad física sin una renovación consciente. Bajo la capa protectora de la ciudad, aparentemente tan permanente, tales ilusiones suscitaron hábitos de destrucción y de parasitismo que, poco a poco, minaron la totalidad de la estructura social y económica, después de haber llevado el desastre a las áreas circundantes e incluso a regiones más lejanas. Muchos elementos de los que proveía la naturaleza, necesarios para el equilibrio físico y mental, no se hallaban en la ciudad. La medicina, tal y como la practicó la escuela de Hipócrates en retiros abiertos, como por ejemplo el de Kos, estaba concentrada en aspectos relacionados con el aire, las aguas y los espacios y se entiende que, desde sus primeras épocas, empleaba como terapia ciertos elementos naturales que se habían mermado o se hallaban fuera de alcance incluso en las relativamente pequeñas ciudades egeas del siglo V después de Cristo; aunque sabemos que sus clases dirigentes empleaban parte de su tiempo de ocio en el ejercicio y el cuidado del cuerpo. A lo largo de diferentes épocas la receta modelo para casi todas las enfermedades de los ciudadanos, quizás más eficaz que los remedios específicos, consistía en un retiro a algún pequeño poblado al lado del mar o en la montaña, es decir, se asociaba con la vuelta y recuperación de un espacio natural anterior al urbano. En tiempos de peste el retiro a la naturaleza adquirió, en repetidas ocasiones, connotaciones cercanas a la huída. Aunque el hombre se convirtió en la especie dominante en todas las regiones donde la ciudad había cobrado predominio, en parte gracias al conocimiento y al sistema de control públicos que desde la misma

duradero, las arcadas, las calles pavimentadas, el acueducto, las cloacas- se alejaba del impacto agresivo de la naturaleza, al tiempo que aumentaba la dominación del hombre. Este hecho se reveló en la propia silueta de la ciudad, cuando el viajero la divisaba desde la distancia. Vista desde una posición vertical, de pie en medio del paisaje vegetal, la ciudad parecía un oasis invertido de piedra o de arcilla. La calle pavimentada semejaba un desierto hecho por el hombre para acelerar el tráfico y para hacerla independiente del tiempo y de las estaciones; el dique de irrigación era como un río hecho por el hombre para liberar a los campesinos de las irregularidades de las lluvias de cada estación; el pozo de agua pasó a ser una fuente artificial que convertía el pavimentado suelo de la ciudad en un oasis; la pirámide era una montaña artificial que servía como recuerdo simbólico del deseo del hombre de permanencia y continuidad; todas estas innovaciones registran el desplazamiento de las condiciones naturales por medio de un artefacto colectivo de origen urbano.

La seguridad física y la continuidad social fueron dos de las grandes contribuciones de la ciudad. Bajo tales condiciones, todo tipo de conflictos y de retos se hacían posibles sin enturbiar el orden social y, parte de este nuevo impulso iba dirigido a la lucha por controlar las fuerzas de la naturaleza. Al servir de base segura de operaciones, como asiento de leyes y de gobiernos, como depositaria de contratos y de acuerdos, y como controladora eficaz de la mano de obra, la ciudad estaba preparada para establecer actividades a larga distancia. Operando a través del comercio, los impuestos, las minas, los ataques militares y la construcción de carreteras, que hicieron posible la organización y el despliegue de miles de hombres, la ciudad procedió a hacer transformaciones del paisaje a gran escala, las cuales habían sido imposibles de realizar por parte de grupos pequeños de población. Mediante el almacenamiento, la canalización y la irrigación, la ciudad, desde sus primeras manifestaciones en el Oriente Medio, justificó su existencia dado que liberaba a la comunidad de los caprichos y violencias de la naturaleza -si bien una gran parte de esta ganancia se contrarrestó por los posteriores efectos de la sujeción de la propia comunidad a los caprichos y violencias

Puerto Bello de vuelta a la soledad de su bosque. Las demandas de comercio y la supresión de la piratería han cambiado el emplazamiento de prácticamente todas las ciudades construidas en las costas rocosas del Mediterráneo. Antes se asentaban en colinas escarpadas y estaban guardadas por gruesos muros para defenderse de los señores de la guerra y los corsarios. Ahora han salido de sus fortalezas y se desparraman a lo largo de la costa. En todas partes la explanada ha sustituido a la ciudadela, la Acrópolis se ha trasladado al Pireo.

En nuestras sociedades, donde las instituciones políticas han estado influidas a menudo por voluntades individuales; se han fundado por capricho de los soberanos ciudades en un lugares en los que nunca hubieran surgido de manera espontánea. Ubicadas en un sitio ilógico, estas ciudades han precisado de un enorme esfuerzo para desarrollarse. Madrid y San Petersburgo, por ejemplo, cuyas primitivas cabañas y caseríos nunca hubieran evolucionado hasta convertirse en las populosas ciudades que son hoy en día sino hubiera sido por Felipe II y Pedro I respectivamente, fueron construidas a un alto precio. Pero, aunque le deban su creación al despotismo, es al trabajo duro de los hombres al que le deben las cualidades que las han permitido sobrevivir como si hubieran tenido un origen natural. Debido al relieve natural del terreno nunca hubieran estado destinadas a convertirse en grandes centros de población; y sin embargo lo son ahora gracias a la convergencia de vías de comunicación artificiales —carreteras, vías de ferrocarril, canales— y al intercambio cultural. Porque la geografía no es una cosa inmutable, se hace y se rehace cada día, es modificada a cada hora por la intervención del hombre.

Pero hoy en día no hay césares fundando ciudades a capricho. Los constructores de la ciudad de nuestros días son los grandes capitalistas, los especuladores, los presidentes de las sociedades financieras. Ahora brotan ciudades en unos pocos meses, ocupando grandes superficies, magnificamente trazadas y amuebladas con todos los accesorios de la vida moderna; en las que no faltan ni

siquiera escuelas o museos. Si el emplazamiento está bien elegido, estas nuevas creaciones se integran pronto en la vida de las naciones. Y Creuzot, Crewe, Barrow-in-Furness, Denver, La Plata, tienen todas ellas un puesto entre los más reconocidos centros de población. Pero si el emplazamiento es malo, estas nuevas ciudades mueren cuando mueren los intereses especiales que las hicieron nacer. Cheyenne City, cuando dejó de ser la última estación de la vía del ferrocaril, envió, por así decirlo, sus perspectivas de desarrollo a la siguiente estación; y Carson City desapareció con las exhaustas minas de plata, única razón por la que se había poblado aquel espantoso desierto.

Pero si los caprichos del capital a veces intentan fundar ciudades a las que el interés general condena a perecer, también destruyen muchos pequeños centros de población que sólo aspiran a vivir. ¿No observamos en las afueras del mismísimo París como el gran banquero y el propietario de las tierras añaden año tras año otros doscientos o trescientos acres a su propiedad, sustituyendo sistemáticamente tierras de cultivo por plantaciones, y destruyendo pueblos enteros que reemplazan con casetas de guardia a una oportuna distancia entre sí?

Entre las ciudades de origen total o parcialmente artificial que no responden a ninguna necesidad de la sociedad industrial, deben ser mencionadas aquellas ciudades que existen sólo con fines militares; sobre todo, aquellas que han sido construidas en nuestros días por los grandes estados centralizados. Esto no sucedía en los tiempos en los que la ciudad podía contener a una nación entera, cuando era absolutamente necesario por razones defensivas construir murallas siguiendo el contorno exterior de la ciudad, construir torres de vigilancia en las esquinas, y erigir al lado del templo, en la cima de la colina protectora, una ciudadela donde todo el pueblo pudiera refugiarse en caso de peligro. Y si la ciudad estaba separada de su puerto por una franja intermedia de tierra —como Atenas, Megara o Corinto— el camino que los unía debía estar protegida por muros a uno y otro lado. Todas las fortalezas quedaban explicadas por la naturaleza de las cosas, y ocupaban un lugar lógico y pintoresco en el

a la Roma Imperial, el pavimento se introdujo en primer lugar en el Foro, mientras que la mayoría de arterias de la ciudad permanecieron sin pavimento, hasta el extremo de que se convertían en ríos de barro en la época de lluvias. Otro ejemplo de lugar urbano lo encontramos en Akkad donde se instalaron algunas innovaciones tecnológicas como baños, aseos y drenajes, unas innovaciones que quedaban lejos del alcance de las poblaciones urbanas en su conjunto hasta bien entrada la era moderna.

Junto con la audaz transformación estética del medio ambiente externo, otra tendencia distingue la ciudad del poblado, una tendencia que conduce a hacer desaparecer los lazos de unión que conectan a sus habitantes con la naturaleza y a transformar, eliminar o sustituir los aspectos relacionados con la tierra, mediante el recubrimiento de los espacios naturales con componentes artificiales que enfatiza la dominación del hombre y animan y promueven la ilusión de la independencia completa del medio natural. La edad primitiva de la "revolución urbana", para usar el término empleado por Childe, tenía muy poca fuerza extrahumana y muy pocas máquinas. Su herencia tecnológica, una vez que aprendió a fundir el cobre y el hierro, fue en todos los sentidos estática; y sus mayores habilidades, incluidas las redes con el exterior, se concentraron en modernizar las herramientas y las vasijas (jarras, boles, recipientes, latas); en construir grandes obras colectivas (estanques, sistemas de riego, edificios, carreteras, baños públicos) y, finalmente, en modelar las propias ciudades. Una vez que se aprendió a usar el fuego con una intensidad relativamente alta, a fundir y a derretir minerales, las primeras civilizaciones domeñaron los peligros mediante la creación de un medio ambiente a prueba de fuego. La importancia de este hecho, una vez que el papiro y el papel se comenzaron a usar, no puede ser menospreciada en ningún caso. En la transformación general de lo transeúnte a lo estable, de las estructuras frágiles y temporales a los edificios permanentes, de tejados resistentes a la lluvia, al viento, al fuego, los hombres primitivos se emanciparon de las fluctuaciones y las irregularidades de la naturaleza, gracias a su trabajo y a su aprendizaje. Cada una de las posibilidades que caracteriza al nuevo espacio urbano -la muralla, el resguardo

desprotegidas y, de esta manera, con una población más grande y mezclada se convertiría en ciudad. Así, el templo de la ciudadela se añadiría al de la población originaria, incluso cuando los peligros hubieran pasado y podría contener a aquellos habitantes que se arriesgaran a quedarse en ese lugar, para, de esta manera, convertirse en ciudad.

La diferencia morfológica entre el pueblo y la ciudad no sólo es consecuencia de la superioridad en espacio de esta última, o del hecho de que su situación geográfica le permita a la ciudad expandirse en un área más amplia de recursos, de alimentos, e incluso de seres humanos, los cuales, a su vez, le permiten exportar sus productos a un mercado más grande; aunque, es cierto, que estos datos son los que contribuyen, sin duda, al crecimiento de la población y a la expansión económica de las ciudades. Sin embrago, lo que distingue al pueblo de la ciudad son dos factores. El primero de ellos es la presencia de un núcleo social organizado en torno al cual se cohesiona la total estructura de la comunidad. Si esta estructura nucleica comienza en el estadio del poblado, tal y como lo sugieren las ruinas de templos que quedan, se supone que aconteció un cambio general en las ocupaciones familiares y hogareñas, así como en los rituales que pasaron a ser instituciones colectivas especializadas y formaron parte de la división del trabajo social intensificado que había traído consigo la civilización en sí misma. Sin embargo, desde el punto de vista de las relaciones de la ciudad con la tierra, el dato más importante a tener en cuenta es que en este centro social o núcleo es donde acontecen las más profundas y agudas rupturas con las costumbres diarias y con la estructura física del poblado. Así, los templos, al contrario que las cabañas, serán construidos de materiales permanentes, con paredes de piedras sólidas, a menudo rodeados con piedras preciosas o con techumbres construidas con materiales especiales traídos desde lugares distantes o desde los bosques, concebidos todos ellos a escala colosal, mientras que la mayoría de las casas de los habitantes serán construidas de arcilla y cañas, o trazadas y pintadas según el modelo del poblado primitivo. Mientras que el área del templo será pavimentada, las calles y avenidas del resto de la ciudad permanecerán sin pavimentación. Remontándonos

paisaje. Pero en estos días de extrema división de competencias, en los que el poder militar se ha vuelto prácticamente independiente de la nación y ningún ciudadano se atrevería a aconsejar o inmiscuirse en materia de estrategia, la mayoría de las ciudades fortificadas tienen una forma poco natural, sin ningún tipo de relación con las ondulaciones del terreno. Cortan el paisaje con un perfil ofensivo para la vista. Los antiguos ingenieros italianos al menos intentaban otorgar un contorno simétrico a sus fortificaciones, dándoles forma de cruz, o de estrella del honor, con sus rayos, sus joyas, sus esmaltes; las paredes blancas de sus bastiones contrastando con regularidad la calma y placidez del campo abierto. Pero las fortalezas modernas no ambicionan ser bellas, este pensamiento no se cruza en ningún momento por la cabeza del estratega. Un mero vistazo a la planta de estas fortificaciones revela su monstruosa fealdad, su total falta de armonía con el entorno. En vez de aprovechar el relieve natural de la región, y extender sus brazos libremente en el campo circundante, sitúan como amontonadas, como criaturas con las orejas cortadas y los miembros amputados. ¡Observad la melancólica forma que la ciencia militar ha dado a Lille, Metz, o Estrasburgo! Incluso París, con toda la belleza de sus edificios, la gracia de sus paseos y el encanto de su gente se ha echado a perder debido a su fortificación. Liberada de ese incomodo óvalo de líneas quebradas, la ciudad se hubiera expandido de manera estética y natural, adoptando una forma simple y elegante sugerida por la naturaleza y la vida misma.

Otra de las causas de la fealdad de las ciudades modernas es la invasión de las grandes industrias . En casi todos las ciudades existentes hay uno o más suburbios plagados de chimeneas apestosas, en los que inmensos edificios bordean las calles ennegrecidas con paredes desnudas y ciegas, o perforadas con repugnante simetría por incontables ventanas. La tierra tiembla bajo los gemidos de la maquinaria y el peso de carros, carretas y trenes de mercancías. ¡Cuántos pueblos hay, sobre todo en América, donde el aire es prácticamente irrespirable, y donde todo lo que alcanza la vista —el suelo, las paredes, el cielo— parece rezumar barro y hollín! ¿Quién puede recordar sin un sentimiento de repugnancia una colonia

minera como aquella sinuosa e interminable de Scranton, cuyos setenta mil habitantes no tienen más que unos pocos acres de césped sucio y vegetación ennegrecida para limpiar sus pulmones? Y la enorme ciudad de Pittsburg, con su corona semicircular de suburbios humeantes, ¿cómo es posible imaginarlo bajo una atmósfera aún más sucia que la que ahora tiene, a pesar de que sus habitantes aseguren que ha ganado tanto en limpieza como en luminosidad desde la introducción del gas natural en sus hornos? Otras ciudades, a pesar de no ser tan sucias como éstas, son apenas menos espantosas, debido al hecho de que las compañías ferroviarias han tomado posesión de las calles, plazas y avenidas, y envían sus locomotoras resoplando y silbando por las calzadas, apartando gente a derecha e izquierda a su paso. Algunos de los lugares más encantadores de la tierra han sido así profanados. En Búfalo, por ejemplo, el peatón se esfuerza en vano en seguir la orilla del río Niágara a través de una maraña de raíles, lodazales y canales viscosos, montones de grava y estercoleros, y todas las demás impurezas generadas por la ciudad.

Otro ejemplo de especulación salvaje es aquella que sacrifica la belleza de las calles repartiendo el terreno en lotes en los que los promotores construyen distritos enteros, diseñados de antemano por arquitectos que ni siquiera han visitado el lugar, ni mucho menos se han tomado la molestia de preguntar a los futuros habitantes. Levantan aquí una iglesia gótica para los episcopalianos, allí una construcción normanda para los presbiterianos, un poco más allá una especie de panteón para los baptistas; proyectan las calles, plazas y manzanas variando grotescamente los diseños geométricos de los espacios intermedios y el estilo de las casas, mientras reservan religiosamente las mejores esquinas para las licorerías. El absurdo resultado de esta mezcla heterogénea se agrava en la mayoría de las ciudades por la intervención del arte oficial, que insiste en tipos arquitectónicos que siguen modelos preestablecidos.

Pero incluso si el promotor y el mecenas tuvieran un gusto refinado, las ciudades seguirían presentando un doloroso contraste entre lujo y miseria, entre el suntuoso e insolente esplendor de algunos barrios, y

poblaciones; como resultado de todo ello, surgió una despreocupación por el bienestar de la comunidad en su totalidad y se inició, en líneas generales, una inclinación a ignorar la dependencia de las ciudades respecto de sus recursos locales. El exceso de mano de obra trajo consigo una creencia desbordada en el poder del hombre, una creencia afianzada, sin duda, en la eficacia de las nuevas armas cortantes y protegida mediante el ejercicio de control que se estableció sobre las minorías agresivas que habían tomado las leyes en sus manos. Con el desarrollo del comercio a larga distancia, del cálculo numérico y de la moneda, este tipo de civilización urbana tendía a tirar por la borda su creencia original en los límites y se inclinaba a observar que eran posibles de obtener muy diferentes formas de riqueza mediante diferentes demostraciones de superioridad militar. Aquello que no se pudiera producir o cultivar en la región se podía obtener en cualquier otro lugar, bien mediante el robo o mediante el intercambio. Con el tiempo, esta economía urbana cometió el error de aplicar los estándares pragmáticos del sistema de mercado al propio medio ambiente: este proceso comenzó con la construcción de edificios en los espacios libres del interior de las ciudades, y también, con la construcción en el exterior, en los alrededores de las mismas.

Hasta la época moderna, la extensión de los límites de la ciudad marcaba su crecimiento de la misma manera que lo hace el anillo que se añade año tras año al tronco de un árbol. Las murallas tuvieron, en principio, un papel formativo en la transformación de lo que fue el poblado hasta su cambio a una ciudad; cuando se construyeron firmes, con materiales permanentes, rodeadas por un foso, las murallas abastecieron a la ciudad de unos medios de protección que el pueblo pequeño no podía permitirse. La ciudad no sólo tenía posibilidades de defensa, sino que, además, con su remanente de población, podía reunir una mano de obra suficiente que podía ofrecer resistencia frente a un gran ejército de agresores. El significado más antiguo de "ciudad" alude a un lugar fortificado y cerrado. El pueblo que gracias a sus medios defensivos ofrecía protección contra los predadores de cualquier tipo, atraería a las familias que en tiempo de peligros se hallaban en áreas más

que se describen en la Biblia, confirmadas gracias a las modernas excavaciones de Gezer, tenían una zona citadina de cerca de 22 acres, con campos de pasto permanentemente conservados que llegaban en ocasiones a 300 acres (Osborne, 1946). Más de cuatro mil años después, hacia el siglo XVI, el tipo característico de ciudad en la Europa occidental contaba entre 2.000 y 20.000 habitantes: fue en el siglo XVII cuando las ciudades de más de 100.000 habitantes comenzaron a multiplicarse: tanto en el Medio Oriente en la época de la antigüedad, como en Europa Occidental en la Edad Media, las ciudades retenían, prudentemente, cierta porción de tierras entre sus murallas para jardines y para pastos con el fin de mantener a los animales y en caso de que acontecieran asedios militares. Incluso los extensos dominios de Babilonia no deben confundirnos cuando los comparamos con la densidad del Londres moderno. Un mapa dibujado por Arthur Schneider en 1895 y publicado por Hassert en 1907, muestra que Babilonia cubría un área lo suficientemente grande como para contener a ciudades como Roma, Trento, Siracusa, Atenas, Cartago, Tebas , Efeso, Jerusalén, Esparta, Alejandría y Tiro, que, en conjunto mantenían tanto espacio abierto entre ellas como el que ocupaban como espacio propiamente habitado. Incluso en tiempos de Herodoto, Babilonia presentaba muchos aspectos que la relacionan con un poblado excesivamente grande.

Parece que la economía neolítica fue de naturaleza cooperativista. La concentración de tierras de cultivo en pequeñas comunidades de vecinos estableció un equilibrio natural entre los campos y los asentamientos de población, ya que esas comunidades nunca contaron con excedentes de alimentos ni tampoco con el poder suficiente como para mostrar una evidente arrogancia en las relaciones que mantenían con otros hombres e incluso con la misma naturaleza. En Europa, según apuntó hace ya unos años Elisée Reclus, las ciudades y los pueblos tendían a esparcirse de manera uniforme, en tanto que la topografía lo permitía, en torno a un espacio que suponía una distancia de un día de camino entre cada asentamiento de población. Con la llegada de la metalurgia en el subsiguiente período de urbanización, también llegó la especialización tecnológica, la diferenciación de castas y mayores tentaciones de agresión entre las

la sórdida pobreza de otros, donde los muros bajos y torcidos ocultan patios que rezuman humedad y familias hambrientas cobijadas bajo ruinosas chabolas de madera o piedra. Incluso en las ciudades donde las autoridades tratan de ocultarla tras un velo, la miseria todavía se muestra al exterior, y la muerte se cobra numerosas víctimas gracias a ella. ¿Cuál de nuestras ciudades no tiene su Whitechapel o su Mile End Road? Aunque se muestren bonitas e imponentes a la vista, cada una tiene su secreto o sus aparentes vicios, una enfermedad crónica que acabará con ellas; a menos que se restablezca una circulación libre y pura por todo el organismo. Observándolo desde este e punto de vista, habría que englobar la cuestión de los edificios públicos dentro de la propia cuestión social. Llegará un día en el que todos los hombres, sin excepción, respiren aire fresco en abundancia, disfruten de la luz y el brillo del sol, la frescura de la sombra y el aroma de las rosas, y puedan alimentar a sus hijos sin temor a quedarse sin pan para mañana. Al menos aquellos que no han reservado sus ideales para el futuro y que reflexionan un poco sobre la vida actual de los hombres, deberían considerar intolerable cualquier sociedad que no contemple la liberación de la humanidad de la hambruna.

Por lo demás, los que gobiernan las ciudades se rigen en su mayoría —muchas veces en contra de su voluntad— por la idea de que la ciudad es un organismo colectivo, del que hay que conservar cada célula en perfecto estado de salud. La responsabilidad más importante de los ayuntamientos es la sanidad. La historia les advierte que las enfermedad no respetan a nadie, y que es peligroso dejar que la peste se cebe en los tugurios pobres que están situados al lado de sus palacios. En algunos lugares se llega hasta a demoler en su totalidad los barrios infectados, sin considerar que las familias que son expulsadas de ellos no pueden hacer más que reconstruir sus casas un poco más allá, quizás llevándose con ellos la infección a zonas que estaban libres de la enfermedad. Pero incluso allí donde estos sumideros de enfermedades son ignorados, todo el mundo está de acuerdo en la importancia de hacer un saneamiento general a fondo —la limpieza de las calles, la apertura de parques y espacios verdes sombreados por altos árboles, la retirada inmediata de la

basura y el suministro de agua limpia y abundante a cada distrito y a cada casa. En este terreno, se está llevando a cabo una competición pacífica entre las ciudades de las naciones más avanzadas, y cada una de ellas está realizando sus propios experimentos para mejorar la higiene y la calidad de vida. La formula definitiva, sin embargo, no ha sido encontrada todavía; ya que no se puede conseguir que un organismo urbano continúe con su aprovisionamiento y su circulación sanguínea y nerviosa, recupere fuerzas, y expulse sus desechos mediante un proceso inmediato. Pero al menos, muchas ciudades han mejorado tanto que la calidad de vida en ellas está por encima de la media de todos esos pueblos en los que sus habitantes respiran cada día el hedor del estiércol y que viven en la más absoluta ignorancia de las más elementales normas de higiene.

La conciencia de una vida urbana colectiva se manifiesta de nuevo en los esfuerzos artísticos de los ayuntamientos. Como la antigua Atenas, o como Florencia y las demás ciudades libres de la Edad Media, cada una de nuestras ciudades quiere embellecerse a sí misma. Ni en el pueblo más humilde falta un campanario, una columna, una fuente escultórica. Desgraciadamente este arte, diseñado en su mayoría por profesores reconocidos bajo la supervisión de un comité, tiene poco valor. Y cuanto más ignorante es, más pretencioso resulta. El arte autentico debe encontrar su propio camino. Estos caballeros de los consejos municipales son como el general romano Mummius, que estaba muy dispuesto a dar ordenes a sus soldados para que pintaran las obras de arte que habían destruido. Confundieron la simetría con la belleza, y pensaron que las reproducciones idénticas iban a darles a sus ciudades un Partenón o una San Marcos.

E incluso aunque se pudieran recrear esas obras tal y como les pidieron a los arquitectos que las copiaron, hubiera sido no obstante un ultraje a la naturaleza, ya que ningún edificio está completo sin la atmósfera de tiempo y espacio que lo vio nacer. Cada ciudad tiene su propia vida, sus rasgos característicos, su forma. ¡Con qué veneración debería aproximarse a ella el constructor! Es como una ofensa personal llevarse la individualidad de una ciudad y sepultarla bajo

España, Grecia o China, se debe a la avidez de los campesinos en relación a las tierras que eran necesarias para cubrir los bosques; de manera que esta situación daba como resultado un exceso de cultivos que promovieron a erosionar el suelo y a crear más desequilibrio entre las aves, los insectos, y las distintas variedades de plantas. No obstante, al tiempo que la economía de los primeros poblados se hacía deudora de los calendarios astrológicos que se ordenaban en los templos acerca de las estaciones más apropiadas para una correcta siembra de las diversas semillas, del mismo modo, el desarrollo que hoy día tenemos en cuanto a conocimientos ecológicos, quizás pueda contrarrestar a tiempo los que fueron, antaño, efectos destructivos en los estadios más tempranos de los primeros asentamientos urbanos. Y es que no cabe duda de que la preocupación ecológica ha incidido, notablemente, en el incremento por la preocupación y el cuidado de la preservación de reservas naturales en los países más altamente urbanizados.

SIMBIOSIS URBANA Y DOMINACIÓN

Con el primer crecimiento de las poblaciones urbanas en la antigua Mesopotamia, apenas se alteraron las relaciones simbióticas que, desde sus orígenes, se habían establecido entre los poblados y el campo. La opinión de Childe (1942), respecto a las primeras manifestaciones de la ciudad es la siguiente: "La ciudad se construye con una muralla de ladrillo y un foso, dentro de un entorno en el que el hombre encuentra, por vez primera, un mundo propiamente suyo, un mundo relativamente seguro en relación con la presión inmediata de la naturaleza salvaje y externa a él mismo. La ciudad se enmarca en un paisaje artificial de jardines, campos, y pastos que se crean a partir de la arena roja y del desierto, todo ello gracias a la actividad colectiva que habían llevado a cabo generaciones anteriores en cuanto a la construcción de diques y a las excavaciones de canales". A pesar de que tales ciudades representaban "una nueva magnitud en los asentamientos humanos" se cree que las poblaciones de Lagash, Umma, y Khafaje "contaron con 19.000, 16.000 y 12.000 habitantes, respectivamente, a lo largo del tercer milenio". La ciudades levíticas

sino también, por la necesidad de aprovisionarse de fuentes acuáticas de alimento para complementar las producidas por el suelo. Esta dieta, rica y variada, pudo haber contribuido en sí misma a la energía vital de los habitantes de las ciudades en contraste con los hábitos de vida más atrasados y perezosos de los habitantes del interior y, quizás, podría haber compensado parcialmente los malos efectos causados por los parentescos entre sus habitantes, muy influyentes en la propagación de enfermedades transmisibles. Hay que añadir que, si bien los modernos medios de transporte han equilibrado las ventajas de las ciudades sobre los pueblos, todavía no han impulsado la emigración de las poblaciones urbanas hacia tierras del interior, de terrenos más pobres, pero que, a menudo, presentan climas más saludables y mejores condiciones de vida.

El pueblo y la pequeña ciudad son dos constantes históricas. Uno de los hechos más sorprendentes de la urbanización es que, mientras la población urbana del globo mencionaba unos 415.000.000 millones de almas en 1930, una quinta parte de la población total, las restantes partes todavía vivían, según la opinión de Sorre (1952), en condiciones muy similares a las de la economía del neolítico. En países muy densamente poblados como la India, hacia 1939, según el *Stateman´s Yearbook*, menos del 10 por ciento de la población vivía en ciudades. Estas condiciones neolíticas incluían la utilización de fuentes orgánicas de energía tanto vegetal como animal, el uso de aprovisionamiento local de agua potable, los cultivos continuados de tierra a una distancia corta, que se hacía a pie desde el poblado, el uso parcial de deshechos humanos junto con los de los animales como fertilizante, una escasa concentración de restos inorgánicos como el cristal y los metales y la ausencia total de contaminación en el medio ambiente. En muchas partes del globo, los asentamientos de poblados, lejos de aprovecharse de suelos productivos, se llevaban a cabo mediante la ocupación de lugares montañosos con poca utilidad para fines agrícolas; así, los pedregales cultivados en un pueblo montañoso de Italia suponen, sencillamente, una reordenación ligeramente más simétrica de los sedimentos rocosos originarios. La mayor debilidad de estos asentamientos, particularmente en lugares del mundo cultivados desde la antigüedad, principalmente en

edificios convencionales y monumentos contradictorios fuera de toda relación con su carácter actual e historia. Sabemos que en Edimburgo, la encantadora capital escocesa, manos piadosas están trabajando en una dirección diferente; actuando en sus pintorescas pero sucias calles y transformándolas gradualmente, casa a casa —devuelven a cada habitante su casa tal y como estaba, pero transformada en un lugar más hermoso, que deja pasar el aire y la luz; y agrupan a los amigos ofreciéndoles espacios de reunión para la relación social y el disfrute del arte. Poco a poco, una calle entera, sin perder su carácter original, sólo que sin la suciedad y los olores, aparece limpia y nueva, como una flor brotando en primavera sin nada que la estorbe. [2]

Así, bien por su destrucción, bien por su restauración, las ciudades se renuevan eternamente; y este proceso, indudablemente, se ve acelerado por la presión que ejercen sus habitantes. Cuando los hombres modifican su ideal de vida, necesariamente han de cambiar en función de él esa realidad más amplia que constituye el lugar donde habitan. La ciudad refleja el espíritu de la sociedad que la crea. Si la paz y la buena voluntad reinaran entre los hombres, no hay duda de que la disposición y el aspecto de las ciudades respondería a las nuevas necesidades derivadas de la reconciliación. En primer lugar, las partes totalmente sórdidas e insalubres de las ciudades se borrarían de la faz de la tierra, o se convertirían en grupos de casas colocadas a placer entre los arboles, agradables a la vista, llenas de luz y bien ventiladas. Los barrios más pudientes, esplendidos en apariencia, pero a menudo tan inoportunos como malsanos, serían trasformados de manera similar. La hostilidad o exclusividad que les da el espíritu de la propiedad individual a las viviendas desaparecerá, y los jardines no se ocultarán más detrás de inhóspitos muros; el césped y los parterres que rodean a las casas se trasladarán a los paseos sombreados públicos del exterior, como ocurre ya en algunas ciudades inglesas y americanas. El predominio de lo común, frente a la estrictamente cerrada y celosamente guardada privacidad, unirá a más de una vivienda privada en un grupo orgánico de escuelas o falansterios, que también contará con grandes espacios abiertos que permitan la ventilación y mejoren la apariencia del conjunto.

Obviamente, las ciudades cuyo crecimiento es ya muy rápido, crecerán aún más rápido, o más bien se diluirán gradualmente en el entorno lejano; y a lo largo y ancho de las regiones habrá casas dispersas que, a pesar de la distancia, pertenecerán realmente a la ciudad. Londres, siendo compacta en sus distritos centrales, es una gran ejemplo de este fenómeno, y su población urbana se dispersa a lo largo y ancho de los cientos de hectáreas de campos y bosques que la rodean, llegando incluso hasta la costa. Cientos de miles de personas que tienen su negocio en la ciudad y que, en lo que a su trabajo se refiere, son ciudadanos activos, pasan sus horas de reposo y vida domestica bajo la sombra de altos arboles, junto a un arroyo, o cerca del sonido de las olas al romper. El corazón de Londres, bien llamada 'the City', es poco más que un mercado de valores por el día, que se vacía por la noche. Los centros activos del gobierno y la legislación, de la ciencia y el arte se agrupan alrededor de su gran foco de energía, aumentando año a año, y expulsando a la población residente a las afueras. En París se da la misma situación, ya que su núcleo central, con sus cuarteles, sus tribunales, y sus prisiones presenta un aspecto más militar y estratégico que residencial.

El desarrollo normal de las grandes ciudades de acuerdo con nuestro ideal moderno consiste pues, en combinar las ventajas del campo y la ciudad —el aire, el paisaje y la deliciosa soledad del primero, unidos a las facilidades de transporte y los servicios subterráneos de gas, luz y agua que ofrece la otra. La que antes fue la parte más poblada de la ciudad es ahora precisamente la más deshabitada, porque se ha convertido en propiedad colectiva, o al menos, en un centro público de vida intermitente. Demasiado útil para el conjunto de ciudadanos como para ser monopolizado por familias privadas, el centro de la ciudad se convierte en patrimonio de todos. Ocurre igual y por las mismas razones en los núcleos de población subordinados; y la comunidad reclama, además, el uso de los espacios abiertos de la ciudad para actos públicos y celebraciones al aire libre. Cada ciudad debe tener su ágora, donde todos a los que les une una misma pasión puedan reunirse. Hyde Park es un espacio que cumple con estas

diseminadas de los tiempos del neolítico, que vivían en aldeas de entre diez a cincuenta casas (Childe 1954), se concentró en lo que hoy llamamos "ciudades", dirigidas y reglamentadas con una planificación diferente. Estas primeras ciudades presentaban muchas de las huellas de sus pueblos de origen, puesto que en esencia eran ciudades agrícolas: la fuente principal de su aprovisionamiento alimenticio se hallaba en los campos situados a su alrededor; y si no hubieran mejorado los medios de transporte y no se hubiera desarrollado un sistema de organización centralizado, no podrían haber crecido más allá de los límites marcados por su abastecimiento de agua local o por sus fuentes locales de aprovisionamiento.

La temprana asociación del crecimiento urbano con la producción de alimentos gobernó la relación de la ciudad con sus tierras vecinas más intensamente de lo que muchos observadores han subrayado en los últimos tiempos. A pesar de que los cereales se transportaban a largas distancias e incluso algunos aditivos especiales para la comida, como la sal, habían circulado en épocas anteriores, ciudades como Roma, que se alimentaban principalmente de los graneros distantes de África y del Medio Oriente —por no mencionar el caso de los viveros de ostras de Colchester en Inglaterra—fueron algunas excepciones hasta bien entrado el siglo diecinueve. Hasta hace apenas unos cincuenta años, la mayor parte de las frutas y vegetales que se consumían en Nueva York y en París provenían de huertos cercanos cultivados, a veces, en suelos enriquecidos convenientemente e incluso industrializados con deshechos urbanos, como apuntaba Kropotkin en *Fields, Factories and Workshops* (1899). Esto significa que uno de los principales determinantes de la urbanización a gran escala ha sido la cercanía con los campos agrícolas fértiles; mejor aún, el crecimiento de la mayor parte de las ciudades, paradójicamente, se ha conseguido evitando y obstruyendo el cultivo de los terrenos más productivos—a menudo, incluso, los terrenos aluviales más ricos y cuya existencia, al principio, hizo posible el crecimiento de las ciudades. La tendencia de las ciudades a desarrollarse a lo largo de los ríos y cerca de las playas accesibles se impulsó no sólo por la necesidad de transporte fácil,

principios de la economía del poblado, incluso ciudades contemporáneas con una alta densidad de población presentan esas mismas relaciones recíprocas, tal y como describe Keyes (1951): "El desarrollo agrícola más altamente concentrado se halla fuera de las fronteras de la ciudad". Por su parte, King (1927), estimó que cada millón de ciudadanos en China proporciona, a diario, más de 13.000 libras de nitrógeno, unas 2.700 libras de fósforo y casi 4.500 libras de potasio a un suelo que luego revierte en campos productivos. La descripción que realiza Brunhes (1920), acerca de algunas ciudades que sugieren "una ocupación no productiva del suelo", no se sostiene, en su conjunto, en los modelos más tempranos de ciudad, ni tampoco, como voy a demostrar más adelante, en algunos modelos de ciudades más recientes.

La aparición de la ciudad a partir del poblado se hizo posible gracias a las mejoras en los cultivos de ciertas plantas y al almacenamiento de alimentos que tiene sus orígenes en la cultura neolítica; en particular, al cultivo de los granos duros que se produjeron en abundancia y se podían almacenar año tras año sin tener que ser desaprovechados. Este nuevo tipo de alimentación ofrecía no sólo seguridad contra la hambruna en los años de sequía, según se recuerda en la famosa historia de José en Egipto, sino que además, hacía posible que se alimentaran y mantuvieran grandes poblaciones hasta entonces no adiestradas en el almacenamiento y la conservación de alimentos. Desde el punto de vista de su nutrición básica, se puede hablar de ciudades de trigo, de ciudades de centeno, de ciudades de arroz y de ciudades de maíz, para caracterizar su principal fuente de energía; en este punto, debemos recordar que ninguna otra fuente de abastecimiento ha sido tan importante en la historia de la humanidad hasta que se descubrieron las vetas de carbón de Sajonia e Inglaterra. Para esta época, con el excedente de mano de obra disponible, al igual que el hombre neolítico escapó de una economía de subsistencia, se hizo posible involucrar a un mayor número de gentes en otras formas de trabajo y de servicio: la administración, las artes mecánicas, el comercio, el pensamiento sistemático y la religión. De modo que las antiguas poblaciones

características, y que con un poco de esfuerzo podría albergar un millón de personas.

Existen otras razones por las que la ciudad tiende a hacerse menos densa y a descongestionar ligeramente sus distritos centrales. Muchas instituciones originalmente situadas en el centro de la ciudad se están trasladando al campo. Escuelas, colegios universitarios, hospitales, hospicios o conventos, están fuera de lugar en la ciudad. Solo los colegios de distrito deberían mantenerse dentro de sus límites, siempre que estén rodeados de jardines; así como los hospitales indispensables para casos de accidente o enfermedad repentina. Los establecimientos trasladados siguen siendo parte de la ciudad; sólo se alejan desde el punto de vista espacial, pero sin perder la relación vital que les une a ella. Son fragmentos de la ciudad ubicados en el campo. El único obstáculo para la expansión infinita de las ciudades y su completa fusión con el campo es el precio de los medios de transporte, no la distancia —ya que, en menos tiempo del que se tarda en andar de un extremo de la ciudad al otro se podría alcanzar en tren la soledad de los campos o del mar a una distancia de sesenta o setenta millas. Esto constituye una limitación del uso del ferrocarril para los más pobres, que se está solucionando gracias a los avances sociales.

Así, este modelo antiguo de ciudad cercada por murallas y rodeada de fosos, esta cada vez más cerca de su desaparición. Mientras el hombre del campo se hace más ciudadano en pensamiento y modo de vida cada día, el hombre de ciudad vuelve la vista al campo y aspira a ser un campesino. Debido a su crecimiento, las ciudades modernas pierden su aislamiento y tienden a fusionarse con otras ciudades y a recuperar la relación original que tenían con el entorno que las hizo aparecer. El ser humano ha duplicado las facilidades de acceso a los placeres de la ciudad, a sus intereses y conocimientos, a sus oportunidades para estudiar y practicar las artes; y con ellas, a la libertad que reside en la libertad de la naturaleza y que se despliega en el campo de su vasto horizonte.

Notas

[1]: Contemporary Review 67. Jan/June 1895. p. 246.
[2]: Iniciativa de *The Edinburgh Social Union*, que contó, entre otros, con la presencia de **Patrick Geddes**, N. de E.

lejanas entre sí. La planificación de la ciudad, tanto en su forma de vida externa como en su homóloga de vida interna, se remonta, indudablemente, a las mencionadas reuniones y asambleas celebradas en cuevas protegidas desde épocas muy antiguas. Cualquiera que fuera el impulso de los primeros aborígenes, la tendencia a una forma de cohabitación y residencia fijas dio lugar, en la época neolítica, a una forma ancestral de ciudad, es decir, al poblado, cuya primera finalidad era el servicio público colectivo y que fue propiciado, sin duda, por la nueva economía agrícola. Aunque carecía del tamaño y de la complejidad de la ciudad, el poblado, sin embargo, ya mostraba los rasgos esenciales de aquélla: empalizadas o murallas circulares colocadas fuera de los campos de cultivo; habitantes permanentes, almacenamientos en fosos o en arcones; espacios para retirar las basuras y terrenos destinados a cementerios, los cuales recuerdan, silenciosamente, tiempos pasados y energías acabadas. En esta primera etapa, por lo menos, es cierta la observación de Mark Jefferson (1931): lo urbano y lo rural, la ciudad y el campo, no son dos cosas diferentes y aparte, sino, antes bien, constituyen una forma similar y única de cohabitación.

Si bien el número de familias asentadas, por acre, en un pueblo es más grande que el número de familias establecidas, por metro cuadrado, en una economía pastoral, tales asentamientos en poblados comportaban muy pocas perturbaciones en el medio natural; más aún, se puede asegurar que la relación entre ambos era incluso favorable para el fortalecimiento del suelo y para la mejora de su productividad natural. Algunos exploradores arqueológicos en Alaska fueron capaces de detectar tempranos asentamientos humanos cuando vieron el verdor de la vegetación existente alrededor de establecimientos de poblados sumergidos en el terreno desde antaño, probablemente, debido al enriquecimiento del suelo que provenía del nitrógeno humano y de los despojos animales que se habían acumulado en su entorno. Ciudades tempranas, como las que encontramos en Mesopotamia y Egipto, mantenían la misma relación simbiótica con la agricultura que la que encontramos en el poblado primitivo. En países como China, hoy todavía gobernados por los

HISTORIA NATURAL DE LA URBANIZACIÓN

Lewis Mumford

EL NACIMIENTO DE LAS CIUDADES

La historia natural de la urbanización está por escribirse todavía, si tenemos en cuenta que sólo se ha publicado una mínima parte de trabajos preliminares relacionados con el tema. La literatura de lo que es, en sí misma, la ciudad, era prácticamente inexistente hasta hace unos cincuenta años; e incluso hoy, los ecologistas de la ciudad, que se enfrentan, en su mayoría, con un reciente y limitado aspecto del urbanismo, apenas han asentado las bases de todo un amplísimo campo que todavía está por descubrir. En este sentido, el propósito de este trabajo es utilizar y revisar los estudios e investigaciones que se han hecho hasta el momento sobre la urbanización, con el fin de puntualizar algunas cuestiones al respecto y, de esta manera, indicar y sugerir otros ámbitos de estudio que contribuyan a mejorar los ya conocidos.

Si abordamos la historia de la ciudad, tanto morfológicamente como funcionalmente, no se puede comprender su desarrollo y evolución sin tener en cuenta sus relaciones con anteriores formas de cohabitación, las cuales se remontan a las de las especies no humanas. Tenemos que tener en cuenta no sólo las homologías obvias existentes entre las agrupaciones humanas con los hormigueros y las colmenas, sino también la naturaleza de los habitáculos establecidos en lugares protegidos, según las diferentes épocas y estaciones, como por ejemplo, los criaderos de muchas especies de pájaros.

Aunque los poblados permanentes datan únicamente de la época del periodo neolítico, la costumbre de recurrir a las cavernas para asambleas y reuniones colectivas para la celebración de ceremonias mágicas parece que se remonta a algo más lejos en el tiempo; y algunas comunidades completas, tanto las que vivían en cuevas como en excavaciones hechas en las rocas han sobrevivido, incluso hasta nuestros días, en amplias áreas muy extendidas y

URBANIZACIÓN Y DESTRUCCIÓN

Miguel Amorós

"Ir por el campo, hoy, es como pasar por un viejo barrio en demolición"

(Guido Cerronetti, El Silencio del Cuerpo)

Antes que nada quiero hacer un inciso respecto a la expresión "urbanismo sostenible", que los políticos de la "izquierda" han sustraído del lenguaje ecologista para calificar así un crecimiento urbano menos destructivo a corto plazo y más rentable a largo. El término se aplicaba al funcionamiento de un sistema en circuito cerrado, generando su propia energía y eliminando sus propios residuos, hechos incompatibles con la expansión inherente al capitalismo, basada en la especialización de las actividades y la deslocalización productiva. Los proyectos alternativos de esa "izquierda" pintada de verde, ni pretenden limitar el frenesí de la economía, ni cuestionan el sistema capitalista y su sagrada idea de progreso. Además, resulta más que evidente el hecho de que no existe un modelo capitalista que se sostenga. Hablar de sostenibilidad bajo estas condiciones es una estupidez, o peor, un engaño, ya que no existe un capitalismo "limpio", capaz de comerse sus marrones.

Hay un construir que es muchísimo más vandálico que un destruir. Esa es la impresión inevitable que cualquiera puede sacar, por ejemplo, de un paseo por la costa mediterránea, especialmente la valenciana. Por doquier contemplaremos grúas, edificios y autovías, tras los que adivinamos la obra de innumerables alcaldes, banqueros y constructores, invadiendo el territorio, destrozando el paisaje, malbaratando recursos, acumulando basuras, contaminando el ambiente, poniendo en peligro la seguridad y la salud de los habitantes, arruinando los lugares uno tras otro en una loca carrera por la urbanización total. Desde leugo, las fuerzas constructivas son fuerzas destructivas. La oposición campo-ciudad ha sido superada

con la abolición completa de uno de los términos: las hortalizas se han cambiado por ladrillos. Decir que el hormigón y el asfalto son el rasgo característico de la nueva civilización es poco: son lisa y llanamente la nueva civilización. Eso, yendo a la raíz de la cuestión, significa que la vida de todos se halla en manos de tecnócratas y promotores, oscilando entre automóviles e inmobiliarias. ¿Cómo hemos ido a parar aquí?

Indudablemente, la expansión urbana descontrolada arranca de la fase desarrollista ligada al proceso industrializador tutelado por el franquismo. Esa fase termina con fenómenos aparentemente contradictorios como el derrumbe industrial, el "boom" de las segundas residencias y los pelotazos financieros, lo que revela la recaída de la crisis económica sobre los trabajadores sin afectar apenas a las clases medias y menos aún a la burguesía. Eso explica en parte que las luchas de resistencia a la crisis de los años ochenta fueran contenidas y canalizadas sin alterar la estabilidad del sistema, y que el movimiento obrero, con la dirección secuestrada por una burocracia sindical y política institucionalizada, compuesta por enemigos de clase, se disolviera sin pena ni gloria. Los nuevos dirigentes políticos, en cuyas manos recaía la regulación del crecimiento urbano, se dieron cuenta de las grandes posibilidades económicas de la urbanización, y lejos de impedir su progreso, se dedicaron a fomentarlo con toda la mejor voluntad. La financiación espuria de los partidos o las fortunas personales de los intermediarios fueron sólo el principio. Políticos y empresarios eran conscientes de que la ciudad era una máquina de acumulación de capital y poder, y que la función del urbanismo no era otra que la de engrasarla. La fórmula consistía en una colaboración más profunda entre los ayuntamientos y los empresarios, aplicada por primera vez en las remodelaciones de los años cincuenta de ciudades como Pittsburgh, Filadelfia o Boston. Una elite compuesta por una coalición de políticos tecnocráticos, promotores y constructores se adueñó de las ciudades, tomando el relevo de la elite anterior, y, gracias a una sabia combinación de dinero público y privado, las convirtió en herramientas para ganar dinero a espuertas. La ciudad, a los ojos de los ediles democráticos y

colectiva del espacio, y en cambio favorecen a los que prefieren decorar, paliar y administrar su degradación. Sin embargo la reconstrucción de una comunidad libre en un marco de relaciones fraternales e igualitarias depende absolutamente de la existencia de circuitos ajenos al capital y la mercancía, es decir, de un territorio que se ha de sustraer al mercado donde pueda asentarse y protegerse la población segregada. Las anteriores luchas contra el capital han contado siempre con zonas exteriores y opacas. Ahora no. Por lo tanto, hay que crearlas, pero no contentarse con eso.

Entonces se instaura una guerra civil de baja intensidad que permite la represión encubierta de la población mal integrada, o sea, "sospechosa". Los efectos sobre la ciudad son importantes puesto que la vigilancia propiamente carcelaria se extiende por todas sus calles. Primero son los bancos, centros comerciales, centros de ocio, edificios administrativos, estaciones, aeropuertos, etc., quienes ponen en marcha complejos sistemas de seguridad e identificación e instalan cámaras de videovigilancia; después, para impedir robos y sabotajes de empleados, se vigilan los lugares de trabajo; finalmente, es todo el espacio urbano el que se somete a la neurosis securitaria. Los vecinos, estimulados por los consistorios, contribuyen delatando conductas que consideran incívicas. La ciudad se acomoda a la cárcel con cualquier pretexto: los terroristas, los asesinos en serie, los pedófilos, los delincuentes juveniles, los extranjeros indocumentados…, incluso los fumadores.

Todo es poco para calmar la histeria ciudadana que los medios de comunicación han fomentado. Si la familia o el sindicato entran en crisis como herramienta disciplinaria, otros instrumentos de contención y guarda experimentan un auge sin precedentes: el sistema de enseñanza, el complejo carcelario y el ghetto. La escolarización extensiva y prolongada es la mejor manera de localizar y domesticar a la población juvenil. La proliferación de modalidades de encierro y de libertad "vigilada" hace lo propio con la población trasgresora. Por fin, el elevado precio de la vivienda y el mobbing alejan a la población indeseable de los escenarios centrales donde rige la tolerancia cero, para concentrarla en suburbios acotados abandonados a sí mismos. De todo lo precedente no resultará aventurado deducir que el orden en las nuevas metrópolis donde nadie se puede esconder, es un orden totalitario, fascista.

La lucha por la liberación del espacio es una lucha frontal contra su privatización y mercantilización, lucha que transcurre en condiciones, ya lo hemos dicho, fascistas. Dichas condiciones dejan en situación muy difícil a los partidarios de la expropiación y de la gestión

las Cámaras de Comercio, no era sino un inmenso mercado de suelo edificable. El modelo valenciano que desde 1994 conforma una Ley Reguladora de la Actividad Urbanística es particularmente ilustrativo de la simbiosis entre política y empresa. Este sistema supera en audacia al modelo mixto barcelonés, pues mediante la figura del "agente urbanizador", es decir, del promotor, el ayuntamiento, previo trámite, cede el proceso urbanizador a la iniciativa privada. Y de esta manera, o sea, colocando por ley al urbanismo en manos de los empresarios, se suprimen olímpicamente las ingerencias empresariales en las políticas urbanísticas locales. Lo público puede se gestionado por lo privado, o lo que es lo mismo, no queda nada que sea realmente público.

El paso de una economía nacional estructurada a través de un sistema bancario cerrado a una economía globalizada encontró un marco ideal: una nueva clase dirigente muy receptiva a las directrices del mercado mundial y una casi nula conflictividad social. Se iniciaron entonces mediante leyes apropiadas, los procesos que acompañaban a la mundialización: colonización tecnológica de cualquier tipo de actividades, precarización del mercado laboral, planificación urbana expansiva, especulación inmobiliaria, deslocalización de industrias, industrialización de la agricultura, construcción de grandes infraestructuras de transporte, motorización general de la población, constitución de un mercado internacional del agua y de la energía, etc.

Las ciudades en poder de los nuevos dirigentes se terciarizan y se convierten en centros de ocio y consumo, suministradoras de servicios.

Las grandes tratan de situarse en las redes de poder internacionales y las pequeñas intentan convertirse en sus satélites. Por su parte, los servicios generan multitud de trabajos malpagados y efímeros, con lo que la joven población trabajadora es obligada a vivir en zonas alejadas, donde los alquileres o los precios de los pisos son más asequibles. El centro se vacía y museifica, llenándose de áreas

comerciales, oficinas y hoteles. La ciudad se orienta hacia el turismo y los negocios (Valencia tuvo cerca del millón de visitantes en 2001), mientras que la periferia se rellena y se expande, vertical y horizontalmente. A pesar de la apertura de nuevas líneas públicas de transporte, el vehículo privado es la principal conexión. La urbanización avanza como una mancha de aceite consumiendo territorio. Todos los estilos de vida ligados a una ocupación no capitalista del territorio desaparecen o están a punto de desaparecer.

Asistimos a una reordenación del territorio a través de corredores o ejes que unen las áreas metropolitanas, donde se concentra la actividad financiera internacional y se ubican los tecnopolos. Nuevas regiones son definidas en base al potencial económico de sus metrópolis y la abundancia de infraestructuras y servicios, como por ejemplo, la Eurorregión del Arco Mediterráneo, que abarca Aragón, el País Valencià, Cataluña, las Baleares y el sur de Francia. Las nuevas batallas políticas tienen como trasfondo los vuelos transoceánicos, las ampliaciones de puertos o el TAV, más que las diferencias aducidas entre "modelos de gestión". Se trata pues, de una zonificación de nuevo tipo, de una división del trabajo a nivel mundial, facilitada por las telecomunicaciones y las grandes autopistas. Dentro del mercado global, potentes áreas económicas intentan constituirse y adquirir una posición privilegiada, bien sea como mercado de servicios financieros, o bien como cantera de mano de obra dócil y numerosa. Unas —las que acaban de llegar— siguen basando su poder en el producto industrial, mientras que las pujantes lo hacen en los procesos (transacciones financieras, promoción publicitaria, venta por teléfono, asesoría, márketing, elaboración de proyectos, diseño, etc.). La urbanización total del territorio, o lo que es lo mismo, su destrucción planificada, es la consecuencia más directa de la nueva etapa capitalista. El modo de vida urbano, sin raíces, consumista y depredador, es ya el único posible.

Desde los años sesenta, momento en que aparecieron el negocio turístico y la demanda de segundas residencias anulando el comercio y las industrias locales, el desplazamiento de la población a la costa ha

de una población con hábitos de vida patógenos que ni las dietas televisivas, ni los ajardinamientos, ni la recogida selectiva de basuras pueden cambiar. La ciudad nos vuelve a todos a la vez, enfermos, neuróticos y fascistas.

Los dirigentes democráticos han conseguido por medios técnicos lo que los regímenes totalitarios lograron por medios políticos y policiales: la masificación por el aislamiento total, la movilidad incesante y el control absoluto. La urbe contemporánea es suavemente totalitaria porque es la realización de la utopía nazi-estalinista sin gulags ni ruido de cristales rotos. Asistimos al fin de las modalidades de control social propias de la época burguesa clásica. La familia, la fábrica, y la cárcel eran los medios disciplinarios susceptibles de integrar o reintegrar a los individuos en la sociedad de clases; el Estado del "bienestar" añadiría la escuela, el sindicato y la asistencia social. En la fase superior de la dominación en la que nos encontramos el sistema disciplinario es caro y tenido por ineficaz, dado que la finalidad ya no es la inserción o la rehabilitación de la peligrosidad social, sino su neutralización y contención. Por vez primera, se parte del principio de la inasimilabilidad de sectores enteros de la población, los excluidos o autoexcluidos del mercado, fácilmente identificables como jóvenes, independentistas, inmigrantes, precarios, mendigos, toxicómanos, minorías religiosas…, sectores cuyo potencial riesgo social hay que detectar, aislar y gestionar. Ya no solamente se persigue la infracción de la ley, sino la presupuesta voluntad de infringir. De esta forma el tratamiento de la exclusión social o de la protesta que genera deja las consideraciones políticas al margen y se vuelve directamente punitivo.

En último extremo, todo el mundo es un infractor en potencia. La cuestión social se convierte así en cuestión criminal, conversión a la que contribuyen una serie de leyes, reformas o decretos que inculcan o suspenden derechos y que introducen un estado de excepción a la carta. Por ejemplo, la creación de la figura jurídica del "sospechoso" cubrirá legalmente las listas negras, la prisión sin juicio y la expulsión arbitraria. Se termina la separación de poderes, es decir, la independencia formal entre el gobierno, el parlamento y la judicatura.

sicobiológicas, una especie de entes con virtudes mecánicas. La casa deja de ser el producto artesanal con que sueñan los compradores de adosados y pasa a ser un producto industrial con formas diseñadas expresamente para embutir a los inquilinos, a los que previamente se les han simplificado las necesidades: trabajar, circular, consumir, divertirse, dormir. Ha de ser completamente cerrada (tendencia a suprimir balcones, empequeñecer ventanas y blindar puertas) y equipada con artefactos, para satisfacer tanto la obsesión de seguridad del habitante atemorizado como la necesidad de autonomía que exige su intimidad enfermiza y absorbente. Los aspectos comunitarios de las viviendas han de ser mínimos de forma que nadie conozca a nadie y pueda vivir en la mayor privacidad; las funciones antaño sociales de los vecinos han de intentar convertirse en funciones técnicas a resolver individualmente o mediante el recurso a profesionales. La casa es una celda porque la sociedad se ha vuelto prisión. Las heridas que la sociedad de masas inflige al individuo son verdaderos indicadores de la mentira dominante. La falta de integración del individuo con el medio es realmente traumática: la pérdida de referentes comunes, el anonimato y el miedo conducen a la desestructuración social de las conductas, la insolidaridad, la neurosis securitaria y los comportamientos disfuncionales extremos, todo lo cual abre las puertas a patologías como la obesidad, la bulimia, la anorexia, las adicciones, el consumo compulsivo, la hipocondría, el estrés, las depresiones, los modernos síndromes… Toda la neurosis del hombre moderno podría resumirse sacando la media entre los síntomas del hombre encerrado y los del hombre promiscuo, fan de una estrella del rock o hincha de un equipo de fútbol. Si a ello añadimos el deseo de ser eternamente menores de edad engendrado por el pánico a la vejez y una creciente agresividad hacia lo distinto, tenemos lo que W. Reich calificó de peste emocional, la base psicológica de masas del fascismo. Por otra parte, el cuerpo humano sufre constantes agresiones en un medio urbano insalubre donde la contaminación, el ruido y las ondas de telefonía se asocian con la alimentación industrial y el consumo de ansiolíticos para causar alergias, cardiopatías, inmunodeficiencias, diabetes o cáncer, típicas enfermedades modernas que denuncian el estado de decadencia física

experimentado una fuerte aceleración. En 2001 el 60% de la población vivía en el litoral, que suponía sólo el 30% del territorio del Estado. Este fenómeno de relocalización poblacional lleva el nombre de "litoralización". Como consecuencia, los municipios costeros se han colmatado, creándose un continuum urbano a lo largo de la costa que ahora crece hacia el interior, arrasando los espacios naturales de la segunda línea como antes hiciera con los de la primera. En los últimos diez años, el suelo urbanizado ha crecido un 60% en el País Valencià (un 77% en la provincia de Alicante), aunque no en todas partes por igual: la mitad del crecimiento corresponde a 30 de los 542 municipios valencianos (los costeros). La sobreexplotación de la franja marítima ha agotado el espacio y ha producido por todas partes un paisaje banal y monocorde, al que los proyectos de "calidad" no hacen sino añadir una sobrecarga de vulgaridad en forma de campos de golf, puertos deportivos y complejos residenciales de "lujo" estándar. Además, la costa mediterránea y las islas no sólo son un lugar de ocio veraniego, sino que se han convertido en la segunda residencia de muchos europeos, generándose una fuerte demanda de casas para extranjeros y doblándose las inversiones de fuera en el sector inmobiliario (de 3000 a 6040 millones de euros entre 1999 y 2002). El fenómeno, sin embargo, no basta para explicar por si sólo la enorme actividad constructora de los últimos diez años. El precio del metro cuadrado se duplicó entre 1997 y 2001. Resulta que comprar vivienda se ha vuelto una forma de inversión más rentable que la Bolsa y una salida segura al dinero negro, con lo que muchas casas se compran no para habitar, sino para especular y "lavar". Los bancos hacen su agosto: el mercado español de renta fija es el segundo de Europa en cédulas hipotecarias y bonos de titulación, activos que los bancos utilizan para financiar la compra de pisos. Además esos activos representan el 56% de todas las emisiones lanzadas en España. La vivienda es espacio privado y el espacio, una forma de capital. Entre 1971 y 2001 el número de pisos en España ha doblado, llegando a los 21 millones. Cada año se construyen más de medio millón, y en el 2003 fueron más de 650.000, lo que equivale a la construcción de Alemania y Francia para el mismo año. No obstante, aparte de los especuladores, solamente los compran las familias con capacidad de

endeudamiento, es decir, las clases medias. La oferta de vivienda protegida es prácticamente nula y el precio ha crecido 35 veces más que el salario neto entre 1995 y 2003. Así pues, el 58% de las personas entre 25 y 30 años, y el 25% de las personas entre 30 y 34 años, todavía no se han emancipado y viven en casa de sus padres, mientras que en España hay tres millones de viviendas vacías (solamente en la isla de Mallorca hay 90.000; en el País Valencià el 20% de las viviendas están desocupadas).

La urbanización galopante representa el otro lado de la desaparición del mundo rural, integrado en la naturaleza y viviendo de la comercialización de sus excedentes. La masa forestal de los bosques —que ya no se trabajan— se ha compactado, multiplicando el peligro de incendios, los acuíferos se han salinizado o agotado por sobreexplotación, los pantanos han secado los ríos, los hábitats litorales y las montañas han sido destruidas por carreteras y urbanizaciones, y con ellas los caminos, las acequias, las balsas, los marjales y las fuentes. El paisaje está salpicado de grúas y líneas eléctricas. Ya no quedan actividades tradicionales ligadas a formas de vida no urbana, pero en cambio, abundan los vertederos y los automóviles. Hoy la agricultura es un subsector de la industria agroalimentaria, no dependiendo para nada de los usos del suelo ni de la gente del lugar; la producción agrícola sólo depende de la maquinaria y de los abonos, siendo, como cualquier producción industrial, gran consumidora de agua y energía y gran engendradora de residuos contaminantes. La actividad agraria se concentra en lugares concretos, para la explotación a gran escala, abandonándose la mayoría del territorio rural al turismo y a la segunda residencia. Un ejemplo; en los últimos 13 años la superficie dedicada a hortalizas ha disminuido el 60% en el País Valencià, pero no por ello los pueblos rurales han perdido población, sino que sus habitantes son más numerosos; sólo que ahora se dedican a la construcción y al equipamiento. El precio de la naranja lleva años estabilizado, sucumbiendo los labradores a las tentadoras ofertas de los compradores de terrenos, vueltos de la noche a la mañana urbanizables por los promotores y los concejales. A veces, como

extrema, la suburbanización creciente, la multiplicación de espacios neutros, la verticalización, el deterioro de los individuos y la tecnovigilancia. La arquitectura del bulldozer típica del orden nuevo nace de la separación entre el lugar y la función, entre la vivienda y el trabajo, entre el abastecimiento y el ocio. Derrumbados los restos de la antigua unidad orgánica, la ciudad pierde sus contornos y el ciudadano está obligado a recorrer grandes distancias para realizar cualquier actividad, dependiendo totalmente del coche y del teléfono móvil. La circulación es una función separada, autónoma, la más influyente en la determinación de la nueva morfología de las ciudades. Las ciudades, habitadas por gente en movimiento, se consagran al uso generalizado del automóvil. El coche, antiguo símbolo de standing, es ahora la prótesis principal que comunica al individuo con la ciudad. Nótese que la supuesta libertad de movimientos que debía de proporcionar al usuario, es en realidad libertad de circular por el territorio de la mercancía, libertad para cumplir las leyes dinámicas del mercado. Por decirlo de otro modo, el automovilista no puede circular en sentido contrario. El lugar en el escalafón social se descubre en la correspondiente jerarquización del territorio producida por la expansión ilimitada de la urbe: los trabajadores habitan los distritos exteriores y las primeras o segundas coronas; los pobres precarios o indocumentados viven en los ghettos; los dirigentes viven en el centro o en las zonas residenciales de lujo; la clase media, entre unos y otros. El espacio urbano abierto va rellenándose con zonas verdes neutrales y vacíos soleados, mientras la calle desaparece en tanto que espacio público. El espacio público en su conjunto se neutraliza al perder su función de lugar de encuentro y relación (lugar de libertad), y se transforma en un fondo muerto que acompaña a la aglomeración y aísla sus partes (lugar de desconexión). El espacio sólo sirve para contener una muchedumbre en movimiento dirigido, no para ir contra corriente o pararse.

Los procesos de dispersión y atomización provocados por la instalación de la lógica de las máquinas en la vida cotidiana quedan reflejados en el tratamiento que la arquitectura moderna inflige a los individuos. Estos son contemplados como una suma de constantes

arquitectura fascista, la nueva arquitectura ensalza el poder en sí, que hoy es el de la técnica. Tener estilo particular, lo que se dice tener, no tiene. Busca disociar geométricamente el espacio, mecanizar el hábitat, estandarizar la construcción, imponer el ángulo recto, el cubo de aire.

El modelo son los aeropuertos, por lo que las nuevas ciudades habrían de ordenarse en función de aquellos. Serán en el futuro una prolongación del complejo aeroportuario, cuyo principal ariete es el AVE. El realismo desencarnado del llamado "estilo internacional" ha venido a ser el más apropiado, pero quizás resulte demasiado verídico en estos momentos del proceso y los dirigentes, pecando de verbalismo arquitectónico, hayan preferido una arquitectura "de autor" para los eventos espectaculares que han marcado los inicios de ambiciosas remodelaciones urbanísticas: el Guggenheim de Bilbao, la torre Agbar de Barcelona, la estación de Las Delicias de Zaragoza, el Kursaal de Donosti, l'Auditori de Valencia… , de los cuales lo mejor que puede decirse es que cuando ardan resultarán imponentes. Los políticos y los hombres de negocios que impulsan los cambios aspiran a que las ciudades se les parezcan, o que se asemejen a sus ambiciones, por eso todavía se necesitan edificios extravagantes y sobre todo gigantescos, susceptibles por sus dimensiones de traducir la enormidad del poder y la emoción mercantil que conmueve a los promotores. Esta voluntad en hallar una expresión mayúscula del nuevo orden establecido, no deja de lado los aspectos más espectaculares que mejor pueden redundar en su beneficio, como por ejemplo el diseño. Estamos en el periodo romántico del nuevo orden y éste necesita símbolos arquitectónicos, no para que vivan dentro sus dirigentes sino para que representen los ideales de la nueva sociedad globalizada. A través de la verticalidad y del diseño los dirigentes persiguen no sólo la explotación máxima del suelo edificable o la neutralización de la calle, sino la exaltación de aquellos ideales perfilados por la técnica y las finanzas.

Las características principales que definen el nuevo orden urbano son la destrucción del campo, los cinturones de asfalto, la zonificación

ocurre en la ciudad de Alicante, el alcalde es también un promotor. Las coronas agrícolas de las ciudades hace tiempo que sucumbieron y a cada paso conspiran las hormigoneras, creándose esa clase de riqueza que engrasa la cuenta de unos centenares de miserables y degrada la vida de cuantos se ven forzados a disfrutarla.

Si recordamos que el litoral valenciano ha sido siempre deficitario en agua, concluiremos que el agua es un serio obstáculo para el crecimiento urbano costero. Los intereses turísticos e inmobiliarios necesitan agua con que regar los campos de golf y las zonas ajardinadas de las urbanizaciones, agua para llenar las piscinas y las cisternas, agua corriente para los miles de pisos que se construyen. No hay especulación urbanística sin agua, por eso el Plan Hidrológico Nacional, sea el de los trasvases o el de las desaladoras, es vital para el desarrollo ilimitado de la construcción. La solución más acorde con los tiempos es la de la constitución de un mercado del agua. El agua es un bien escaso y por eso tiene todo lo necesario para ser una mercancía. La alternativa al mercado del agua no puede ser una "nueva cultura del agua" porque el aprovechamiento racional del agua es incompatible con la urbanización ilimitada del territorio. Se nos dirá que la nueva cultura del agua ha de ir acompañada de una "nueva política del suelo" o de una "cultura pública del suelo", o incluso de la "regulación del sector de la construcción" (como propone con cierta timidez la Assemblea d'Okupes de Barcelona), etc. La retórica de la nueva cultura vale para todo: lo mismo se aplicará a la energía como al transporte, igual a las basuras que al ocio. Eso no es más que un eslógan para reivindicar una mayor presencia de las plataformas ciudadanas o las asociaciones de vecinos en la administración y un mayor control estatal y autonómico de los procesos urbanizadores. Pura cháchara ciudadanista empleada para enmascarar las verdaderas soluciones. El fallo de toda esa política consiste en no reconocer que la urbanización destructiva es la forma lógica con que el capital modela el planeta. La sociedad urbanizada es la sociedad capitalista moderna y no puede haber otra. Si se quiere liberar el territorio, sus habitantes habrán de librarlo del capitalismo.

Cualquier política que respete al capital, que admita el mercado, se encamina hacia la gestión más o menos pausada de la destrucción territorial, no a ponerle fin.

La resistencia a la degradación urbanizadora ha de levantar miras y apuntar lejos. No solo ha de elaborar estrategias que paralicen el mercado, sino que ha de alumbrar modos de vida opuestos al modelo urbano. Se ha de fomentar la descentralización, el autoabastecimiento, la autonomía y, por encima de todo, el ágora, la asamblea. Medidas como por ejemplo, las ocupaciones, los huertos urbanos, los mercadillos de trueque, la vuelta al campo, etc., están bien para empezar, en tanto que expulsan al capital de espacios usurpados y actividades colonizadas; mejores son la municipalización, es decir, la propiedad pública del territorio gestionado en asamblea o la supresión del transporte privado, aunque a nadie escapan las enormes dificultades que tendrá su implantación. Sin embargo, las soluciones "verdes", "sostenibles" o neoculturales son mucho menos realistas. Por ese camino seguro que no se va a conseguir nada; a lo sumo, un sindicalismo del hábitat practicado por una burocracia ambientalista institucionalizada encargada de administrar el territorio fijando las tasas de degradación permisibles. La libertad no puede fructificar ni en el territorio urbano "sostenibilizado" ni en el paisaje protegido, porque ambos únicamente ofrecen espacio esclavo. Un paliativo, y, al cabo de cierto tiempo, de vuelta al principio. Por otra parte, hablar de equilibrio territorial, o de territorio liberado, no tiene sentido sino bajo la perspectiva de la desurbanización. Quien ha de hablar primero ha de ser la piqueta. El territorio no recuperará su equilibrio ni la humanidad su sensatez hasta que el último capitalista sea enterrado en las ruinas de la última aglomeración urbana. La reapropiación del espacio para un modo de vida libre y comunitario ha de nacer inmersos en una gran operación de desmantelamiento, o no nacerá.

Reelaboración de la conferencia-coloquio del 7 de abril de 2004 en el centro social La Mistelera de Dènia (Alacant).

"máquinas del vivir" (o "ecopisos") y de sus emblemas monumentales. Pero son precisamente esas formas nuevas, construidas con nuevos materiales en cuya fabricación puede que no haya "intervenido mano de obra infantil", empleando nuevas técnicas que "no perjudicarán al medio ambiente", y, eso sí fundadas en la privatización absoluta, el desplazamiento constante y la videovigilancia, las que traducen las nuevas relaciones sociales. El nuevo hábitat ciudadano es una especie de molde, o mejor, un aparato ortopédico que sirve para enderezar al nuevo hombre. De forma que, viviendo en tal medio, el hombre artificial del presente sea el hombre sin raíces del futuro.

El paradigma del nuevo estilo de vida en los granjas de engorde que llaman ciudades es el de los altos ejecutivos que las vedettes del espectáculo exhiben en las pantallas. Nada que ver con el viejo estilo burgués, orientado a la opulencia y el disfrute exclusivo de minorías. El nuevo estilo no es para gozar sino para mostrarse. La ciudad es ahora espectáculo. Eso tiene traducción urbana, especialmente en los monumentos. Los edificios monumentales típicamente burgueses se integran en un entorno clasista, definiendo el sector dominante de la ciudad. Tanto si son viviendas, como grandes almacenes o estaciones de ferrocarril, la arquitectura burguesa trata de ordenar jerárquicamente el entramado urbano donde se ubican. El arquitecto burgués más bien "aburguesa" el espacio, no lo anula. Sin embargo no ocurrió así con la arquitectura franquista de los sesenta, apoyada en una industria de la construcción incipiente y en una imponente especulación. Los edificios franquistas, concebidos no como partes de un conjunto sino como hecho singular (y singular negocio), dislocan el espacio urbano, son como objetos extraños incrustados en barrios ajenos, rompiendo la trama, hasta el punto que los desorganizan y desertifican. Son monumentos a la amnesia, no al recuerdo; a través de ellos la ciudad expulsa su autenticidad y su historia, y se vuelve transparente y vulgar. La nueva arquitectura, provista de medios mucho más poderosos, magnifica esos efectos de superficialidad y anomia urbicida. Unos cuantos edificios "de marca" y ya tenemos la identidad de la ciudad reducida a un logo y más fragmentada que con el caos automovilista. Fragmentada y llena de turistas. Heredera de la

LA URBE TOTALITARIA

Miguel Amorós

"Nos debemos persuadir de que está en la naturaleza de lo verdadero salir cuando su tiempo llega, y manifestarse sólo cuando llega; así, no se manifiesta demasiado pronto ni encuentra un público inmaduro que le reciba."
(Hegel, La Fenomenología del Espíritu)

Durante los años noventa se dieron plenamente una serie de cambios sociales lentamente gestados en periodos anteriores, cambios que pusieron de relieve el advenimiento de una nueva época bastante más inquietante que la precedente. El paso de una economía basada en la producción a otra asentada en los servicios, el imperio de las finanzas sobre los Estados, la desregularización de los mercados (incluido el del trabajo), la invasión de las nuevas tecnologías con la subsiguiente artificialización del entorno vital, el auge de los medios de comunicación unilateral, la mercantilización y privatización completas del vivir, el ascenso de formas de control social totalitarias… son realidades acontecidas bajo la presión de necesidades nuevas, las que impone el mundo donde reinan condiciones económicas globalizadoras. Dichas condiciones pueden reducirse a tres: la eficacia técnica, la movilidad acelerada y el perpetuo presente. Lo sorprendente del nuevo orden creado no es la rapidez de los cambios y la destrucción de todo lo que se resiste, incluidos modos de sentir, de pensar o de actuar, sino la ausencia de oposición significativa. Diríase que son los cambios constantes quienes han borrado la memoria a la población obrera e invalidado la experiencia, las referencias, el criterio y las demás bases de la objetividad y verdad, impidiendo que los trabajadores sacasen las conclusiones implícitas en sus derrotas.

Además los cambios han pulverizado a la misma clase obrera, disolviendo cualquier relación y convirtiéndola en masa anómica. Lo cierto es que la adaptación a las exigencias de la globalización requiere acabar con los mismísimos fundamentos de la conciencia

populares todavía en pie, ni en los pueblos rurales con su agricultura de subsistencia. Sobrevivían lazos de sociabilidad que aún permitían los fines comunes y la acción colectiva, reproduciéndose un medio social extraño a los valores dominantes. Unas estructuras espaciales al servicio de la circulación económica eran indispensables para eliminar aquellos lazos, borrar la memoria del pasado y condensar los nuevos valores de la dominación. Estas son las conurbaciones, áreas nacidas de la fusión desordenada de varios núcleos de población formando aglomerados dependientes y jerarquizados de dimensiones notables, a los que los técnicos llaman "sistemas urbanos". Unos habitantes separados entre sí, emocionalmente desestabilizados, necesitaban una especie de inmenso autoservicio urbano, un frenesí edificado donde todo es movimiento y consumo; en fin, una urbe fagocitaria descoyuntada orgánicamente y separada de su entorno, tan indiferente al abastecimiento del agua y la energía que consume como al destino de sus basuras y desperdicios. Los residuos pueden ser fuente de beneficios, como lo es la escasez del agua y el transporte de energía (ya existe un mercado de la contaminación que opera con las emisiones de CO2), pero sobre todo son fuente de inspiración; lo dice Frank Gehry, un arquitecto del poder que empezó construyendo shopping malls. Los ecologistas y los ciudadanistas aportaron su lenguaje; por eso los políticos, con la mejor de las intenciones, califican de "verde" y "sostenible" todo lo que tenga hierba, no provoque atascos y dé hacia el sol (si fueran grandes los llamarían "ecomonumentos"). Los arquitectos elaboraron planes de "rehabilitación" de los centros degradados basados en la descatalogación del mayor número posible de edificios y en la peatonalización de las calles, con vistas a su adaptación al turismo. Nuevas autopistas, nuevas ampliaciones portuarias y nuevas pistas de aterrizaje han de situar a la urbe en el mapa de la "nueva economía", por lo que todo el mundo dirigente trabaja a marchas forzadas. Cada año se construyen en el país veinticuatro catedrales del relax consumidor, los centros comerciales, visitados anualmente por más de 23 millones de paisanos. A veces ocurre que el ciudadano anda un poco rezagado por culpa de recuerdos del pasado, no tan lejano, y tiene dificultades en ver el confort y la belleza de las nuevas

histórica, con el propio pensamiento de clase. Para que las masas sean ejecutoras involuntarias de las leyes del mercado mundial han de estar atomizadas, en continuo movimiento y sumergidas en un inacabable presente repleto de novedades dispuestas ad hoc para ser consumidas en el acto.

Tantos cambios tenían que afectar a las ciudades, que, gracias a una pérdida imparable de identidad, llevan camino de convertirse en una versión de una misma y única urbe, o mejor, en partes de una sola megalópolis tentacular, un nodo de la red financiera mundial. Según el dinamismo que presente, aquél puede ser reorganizado funcionalmente (como en Cataluña), vaciado (como en Aragón), o colmatado (como en el País Vasco). En el espacio se juega el mayor envite del poder, y el nuevo urbanismo, forjado bajo el dominio de necesidades que ya son universales, es la técnica idónea para instrumentalizar el espacio, acabando así tanto con los conflictos presentes como con la memoria de los combates antiguos. Se está creando un nuevo modo de vida uniforme, dependiente de artilugios, vigilado, frenético, dentro de un clima existencial amorfo, que los dirigentes dicen que es el del futuro. La nueva economía obliga a nuevas costumbres, a nuevas maneras de habitar y vivir, incompatibles con la existencia de ciudades como las de antes y con habitantes como los de antes. Esa nueva concepción de la vida basada en el consumo, el movimiento y la soledad, es decir, en la ausencia total de relaciones humanas, exige una artificialización higiénica del espacio a realizar mediante una reestructuración sobre parámetros técnicos. Lo técnico va siempre por delante del ideal, a no ser que sea el ideal. Los dirigentes de cualquier ciudad hablan todos esa lengua de la innovación tecnoeconómica que no cesa: "una ciudad no puede parar", tiene que "reinventarse", "renovarse", "refundarse", "rejuvenecerse", etc., para lo que habrá de "subirse al tren de la modernidad", "impulsar el papel de las nuevas tecnologías", "desarrollar parques empresariales", "mejorar la oferta cultural y lúdica", "construir nuevos hoteles", tener una parada del AVE, levantar "nuevos edificios emblemáticos", imponer una movilidad "sostenible" y demás cantinela. Los PGOU recalificaron terrenos

industriales y dieron carta blanca a la construcción de colmenas en altura. Después las modificaciones y los planes parciales han favorecido operaciones especulativas como los proyectos Forum 2004, Copa América, la Expo 2008, el IV Centenario del Quijote o las Olimpiadas 2012. Los pelotazos inmobiliarios que "mueven" la economía y financian los planes desarrollistas significan una transferencia enorme de dinero público hacia las constructoras. Por eso la adjudicación discrecional de obras públicas es un arma política, pues también sirve para financiar a los partidos y enriquecer a sus dirigentes e intermediarios (el 10% de los costes consiste en sobornos). Los proyectos especulativos "privados" son al menos tanto o más importantes. El 80% de los ingresos de los ayuntamientos están relacionados con el mercado inmobiliario, el principal mercado de capitales del país. Así, pese a que la población envejece y disminuye, el último año se construyeron y vendieron 650.000 nuevas casas, operaciones muchas de ellas relacionadas con el blanqueo de dinero. El espectáculo de la urbanización a todo gas va siempre acompañado de la especulación y la corrupción sin trabas.

La llamada "crisis fiscal del Estado" permitió que en la explotación de las "potencialidades" urbanas llevasen la iniciativa los constructores, los políticos locales y los arquitectos (hacer arquitectura es meterse de lleno en la política de transformación totalitaria de las ciudades). Esa unificación por la base de la clase dominante ha tenido consecuencias más graves que la corrupción y el fraude. Los dirigentes se han dado cuenta de que tras la urbanización depredadora nacía una nueva sociedad más desequilibrada que comportaba un modo de vida emocionalmente desestabilizado y un nuevo tipo de hombre, frágil, narcisista y desarraigado. La arquitectura y el urbanismo eran las herramientas de fabricación del cocooning de aquel nuevo tipo, liberado del trabajo de relacionarse con sus vecinos, un ciudadano dócil, automovilista y controlable. Como se trata de un proceso que todavía anda por su primer estadio y no de una situación acabada, todos los medios han de ser puestos tras ese único objetivo. La nueva sociedad no podía desarrollarse, ni en las ciudades franquistas semicompactas con centros históricos sin museificar y con barrios